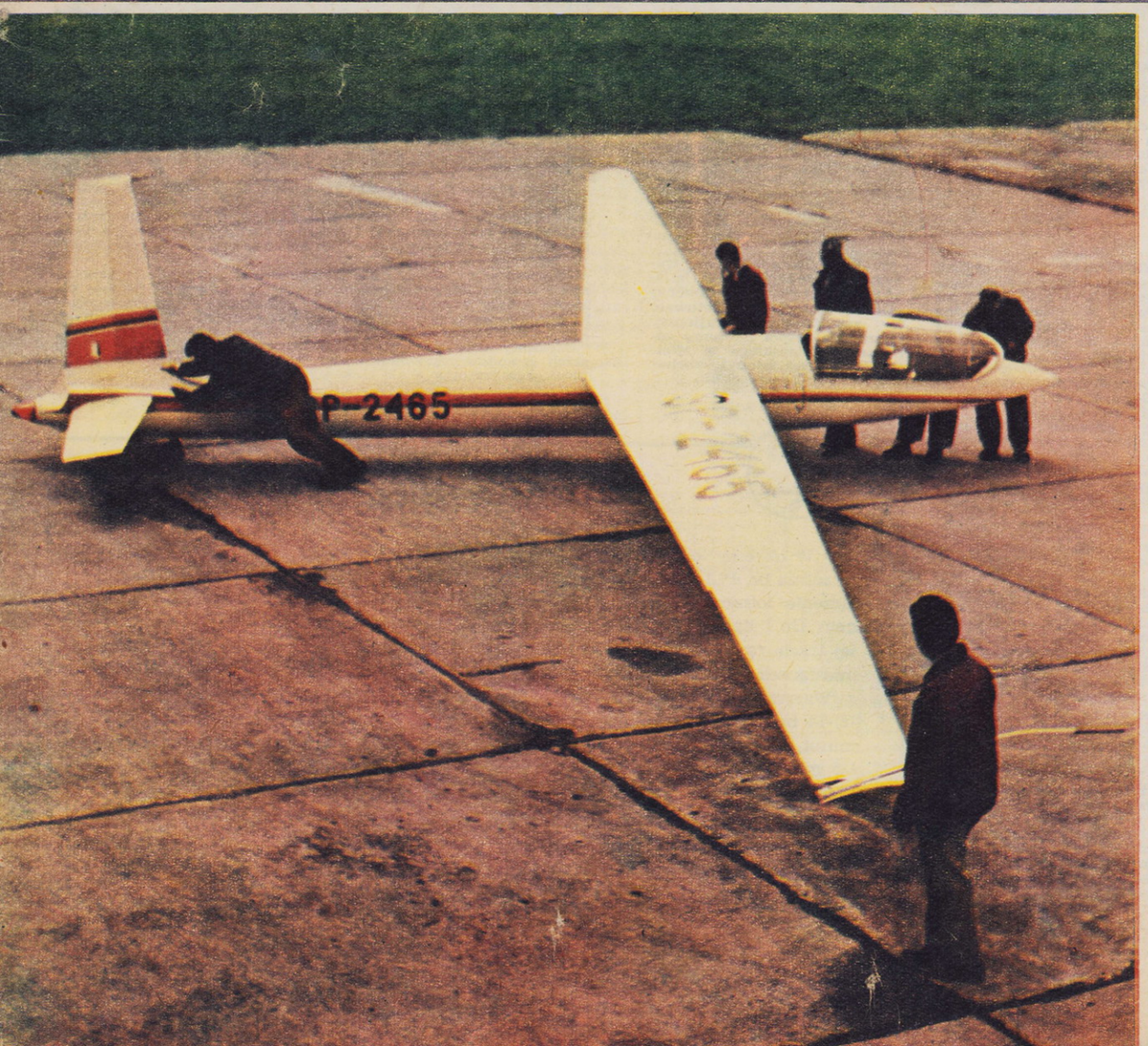
- „ZEFIR-3" – NADZIEJA NA REKORDY
- NA PIASTOWSKIM SZLAKU PO RAZ CZWARTY (2)
- DROGA WIODŁA PRZEZ ZAMOŚĆ

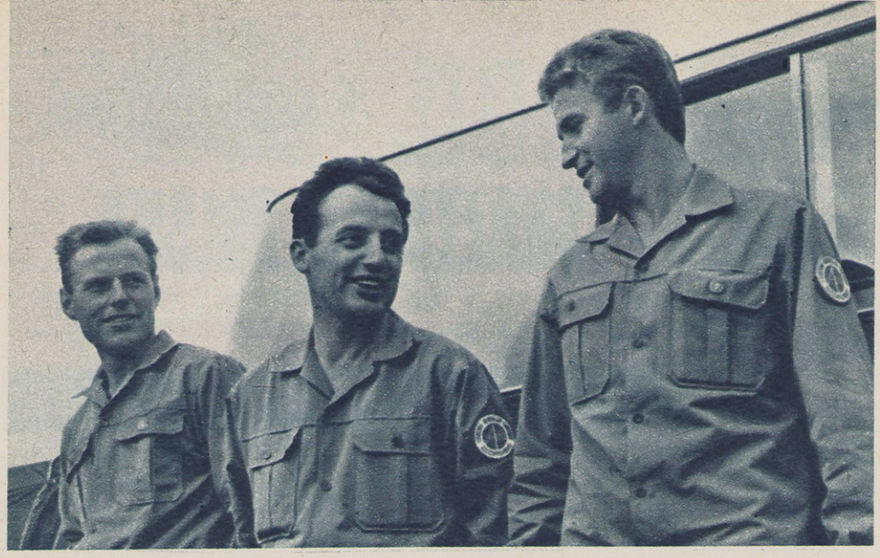
SKRZYDLATA POLSKA

NR 23 (726) ● 6. VI. 1965 r. ● ROK XXI XXXV ● CENA ZŁ 2



Przedstawiamy obok, a także na str. 4, nowy polski szybowiec ze słynnej rodziny „Zefirów". „Zefir-3", skonstruowany przez mgra inż. Bogumiła Szubę i wyprodukowany w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym z numerem kolejnym SZD-29, to nasza nadzieja na nowe pozycje w tabeli światowych rekordów. Osiągi bowiem — sądząc już po pierwszych lotach — zapowiadają się rewelacyjnie.

Foto: J. POMIANOWSKI



Na zdjęciu: Nasi trzej reprezentanci (od lewej): Jan Wróblewski, Jerzy Popiel i Franciszek Kępka, przed odjazdem z Leszna. Edward Makuła był już wówczas w drodze do Anglii.
Foto: B. Koszewski

WALKA O TYTUŁ MISTRZA ŚWIATA ZACZĘŁA SIĘ

(Telefonem z Anglii)

JAK już podawaliśmy w jednym z ostatnich numerów naszego tygodnika, polska ekipa szybowcowa na mistrzostwa świata wyjechała rzutem kołowym z Leszna dnia 17 maja br. do Francji, a następnie promem przeprawiła się na brzeg angielski. Całą podróż nasi członkowie ekipy odbyli pomyślnie, budząc na trasie swojego przejazdu zrozumiałe zainteresowanie, a czasem nawet sensację.

Po trzydniowej podróży, która minęła bez większych niespodzianek, nasza ekipa przybyła do South Cerney. Na miejscu została powitana przez kierownictwo mistrzostw oraz Polonię angielską, która zaopiekowała się serdecznie naszymi chłopcami. Gdy minęły chwile powitania — nasi zawodnicy udali się na zasłużony odpoczynek. W następnych dniach zapoznali się z rejonem lotniska oraz z obowiązującymi zarządzeniami o ruchu lotniczym na terenie Anglii.

W dniach od 24 do 28 maja piloci startujący w mistrzostwach rozegrali konkurencje treningowe. Konkurencją przeprowadzoną 25 maja br był prędkościowy przelot po trasie trójkąta 175 km. Zadania dnia jednak nie wykonał żaden z zawodników. Przyczyniły się do tego niepomyślne warunki atmosferyczne.

Otwarcie X Szybowcowych Mistrzostw Świata nastąpiło 29 maja; do udziału w nich zgłosiło się wielu doświadczonych szybowników, a ponadto wielu debiutantów.

W ostatniej chwili otrzymaliśmy wiadomość, iż piloci Belgii i Szwecji startują na polskich szybowcach „Foka".

NARADA KOMISJI REWIZYJNYCH W JEŻOWIE

W Jeżowie Sudeckim odbyła się 22 maja br ogólnopolska narada przewodniczących Komisji Rewizyjnych aeroklubów regionalnych. W naradzie wzięli udział członkowie Głównej Komisji Rewizyjnej z jej przewodniczącym gen. bryg. pil. Romanem Paszkowskim na czele, prezes ZG APRL Stefan Antosiewicz, skarbnik ZG mgr inż. Wiktor Leja, główny księgowy APRL mgr Edmund Klonowski oraz kierownik Wydziału Rewizji i Sprawozdawczości APRL Wacław Pawlak.

Po wysłuchaniu dwóch referatów: mgr E. Klonowskiego, omawiającego węzłowe zagadnienia decydujące o sytuacji finansowej poszczególnych jednostek jak i całości Aeroklubu PRL oraz W. Pawlaka — o obowiązkach i uprawnieniach Komisji Rewizyjnych aeroklubów regionalnych w zakresie kontroli oraz o tematyce kontroli, wywiązała się ożywiona dyskusja. Dyskutanci podkreślali znaczenie jakie przywiązują do narady, koniecznej i pożytecznej tak pod względem wymiany doświadczeń jak i przez powiązanie pracy poszczególnych Komisji Rewizyjnych z pracą Głównej Komisji Rewizyjnej. Padały pytania, na które wyczerpujących odpowiedzi udzielili prezes Stefan Antosiewicz, gen. bryg. pil. Roman Paszkowski, mgr inż. Wiktor Leja, mgr inż. Ryszard Witkowski, mgr inż. Zdzisław Reguła, mgr Edmund Klonowski i Wacław Pawlak. Ustalono zasady kontroli jednostek, formy współpracy Głównej Komisji Rewizyjnej i Komisji Rewizyjnych aeroklubów regionalnych, wytyczono plan działania dla poprawienia stylu pracy, aby z nałożonych trudnych i odpowiedzialnych obowiązków wywiązać się jak najlepiej dla wykonania ważnych zadań organizacji.

W drugiej części narady przewodniczący GKR gen. bryg. pil. Roman Paszkowski przedstawił projekt nowego regulaminu pracy Komisji Rewizyjnych. Po wniesieniu kilku poprawek regulamin został przyjęty. Postanowiono poza tym, że podobne narady odbywać się będą raz w roku, w okresie wiosennym.

Narada przebiegała w atmosferze wzajemnego zrozumienia wśród działaczy, którym rozwój i dalsza perpektywa działalności organizacji leży na sercu.

LIDIA GOLAŃSKA

W SKRÓCIE

W OLSZTYNIE odbyło się w maju spotkanie autorskie znanego pisarza Janusza Meissnera. Znakomity literat spotkał się w stolicy Warmii i Mazur ze swymi czytelnikami dwukrotnie: w auli Studium Nauczycielskiego — z młodzieżą szkolną i w olsztyńskim Klubie Międzynarodowej Książki i Prasy.

*

AEROKLUB Poznański przeprowadził na lotnisku w Ławicy półfinały XXX mistrzostw Polski akrobacyjnych modeli na uwięzi. Z grupy seniorów do finału zakwalifikowało się pięciu następujących zawodników: St. Kaźmierowski (Poznań), A. Żmudziński (Katowice), S. Kujawa (Poznań), S. Kraszewski (Warszawa) i L. Nowakowski (Warszawa). Wśród juniorów najlepsi byli: M. Gajek (Bydgoszcz), M. Jaszewicz i A. Zawodny.

*

WZOREM lat ubiegłych Aeroklub Białostocki ogłosił tzw. dni otwartego lotniska, których celem jest zapoznanie społeczeństwa, a przede wszystkim młodzieży, z działalnością lotnictwa sportowego, pracą na lotnisku, sprzętem lotniczym itp.

*

SZYBOWNICY Aeroklubu Gdańskiego rozpoczęli tegoroczny sezon dość dobrymi startami. W pierwszą lotną niedzielę M. Kochanowski na „Foce" i K. Gorzkiewicz na „Musze-Standard" wykonali przeloty dolcelowo-powrotne na trasie Gdańsk — Grudziądz — Gdańsk. W następnych dniach piloci gdańscy podjęli próbę przelotu dolcelowo-powrotnego z Gdańska do Torunia i z powrotem. O. Olszewski przeleciał 305 km, L. Dubowicz 290 km, a M. Kochanowski 285 km.

*

W KLUBIE Lekarza w Warszawie wygłosił odczyt mgr inż. Zb. Cieślik z Muzeum Techniki. Tematem prelekcji, ilustrowanej przezroczami i filmem, były najnowsze osiągnięcia astronautyki.

*

W BYDGOSZCZY rozegrano międzymiastowe zawody modelarskie w kategorii szybowców A-2 pomiędzy modelarzami Bydgoszczy i Torunia. Zwyciężyła drużyna toruńska w stosunku 1971 : 1579. W klasyfikacji indywidualnej najlepszy okazał się również toruńczyk Lech Kamionka.

*

Z OKAZJI tegorocznego Dnia Marynarki Wojennej i 20-lecia ludowej Marynarki Wojennej odbędzie się 27 czerwca br. w Gdańsku-Wrzeszczu wielka parada morska i lotnicza.

*

W MIELCU odbyły się tradycyjne zawody modeli balonów papierowych o puchar „Głosu Załogi". Startowało 63 zawodników. Najlepszy okazał się zespół pierwszy ośrodka modelarskiego w Mielcu, który też zdobył puchar miejscowej gazety WSK.

PROSTUJEMY BŁĄD

Do tabeli wyników IV Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów, zamieszczonej w numerze 21 (724) z dnia 23. V.1965 r. na stronie 2, zakradł się błąd w druku. Punktacja za konkurencje lotnicze załogi sklasyfikowanej na drugim miejscu wynosi nie 720 lecz 685 pkt, zaś punktacja łączna nie 1 344, lecz 1 337 pkt. Bardzo przepraszamy naszych Czytelników.

(red.)

Pierwsze zgłoszenia na V Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej Polski"

Otrzymaliśmy już pierwsze zgłoszenia na V Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej Polski". Na liście uczestników znajdują się już: **Leszek Dubowik** (Gdańsk), **Adam Migórski** (Kraków) i **Jerzy Michalski** (Warszawa), którzy uzyskali już w br. minimum kwalifikacyjne w postaci 3 000 punktów memoriałowych.

Przypominamy, że zgodnie z regulaminem JZS o przyjęciu na nasze zawody decyduje kolejność zgłoszeń (przez aerokluby) pilotów, którzy w sezonie 1965 zdobyli 3 000 punktów w memoriale Bitnera. Wyłączeni z udziału są tylko uczestnicy tegorocznych Krajowych Zawodów Szybowcowych (II ligi).

Czekamy na dalsze zgłoszenia! Lipcowy (17—30) termin jeżowskich zawodów zapowiada dobre warunki atmosferyczne, a ambitni organizatorzy wiele ciekawych konkurencji. **(p)**

CO SŁYCHAĆ W „LOCIE"?

● W okresie od 16 czerwca do 15 września br. PLL LOT uruchamiają połączenie lotnicze Warszawy z Koszalinem. Do 1 lipca samoloty latać będą na tej trasie raz dziennie, a w pozostałych miesiącach dwa razy dziennie. Podróż z Warszawy do Koszalina samolotem IŁ-14 będzie trwała jedną godzinę i 50 minut, a samolotem Li-2 dwie godziny i 5 minut. Cena biletu wynosi 238 złotych.

● W dniach 21—24 maja br. odbyła się w Warszawie konferencja rozkładowa towarzystw lotniczych krajów socjalistycznych — tzw. 6-poolu. W konferencji tej wzięli również udział przedstawiciele radzieckiego Aerofłotu i jugosłowiańskiego JAT.

● Z dniem 28 maja br. dwa razy w tygodniu, w piątki i niedziele, samoloty PLL LOT połączyły Kraków z Wiedniem. Samolotami tymi podróżują turyści Orbisu na 3-dniowe weekendy do Wiednia i Krakowa.

● W dniu 1 czerwca br. otwarto kolejne reprezentacyjne biuro miejskie LOT-u w Wiedniu.

(KOB)

Nasi KORESPONDENCI piszą

ŚWIDNIK

LUBELSCY weterani lotnictwa, mimo łączących ich niegdyś więzów wspólnej pracy, w ostatnich latach utrzymywali między sobą raczej dość luźne kontakty. Nie udzielali się też szerzej w życiu towarzysko - klubowym środowiska lotniczego. Wielu z nich odczuwało jednak potrzebę nawiązania dawnych przyjacielskich stosunków.

Starsi działacze Aeroklubu Robotniczego w Świdniku, z Bronisławem Ratajczakiem na czele, wystąpili z propozycją utworzenia miejscowego koła Klubu Seniorów Lotnictwa APRL. Na pierwsze zebranie przybyło 12 osób. Byli to piloci, mechanicy i pracownicy przemysłu lotniczego, którzy z racji wieku i odpowiedniego stażu pracy w lotnictwie zaliczają się już do seniorów.

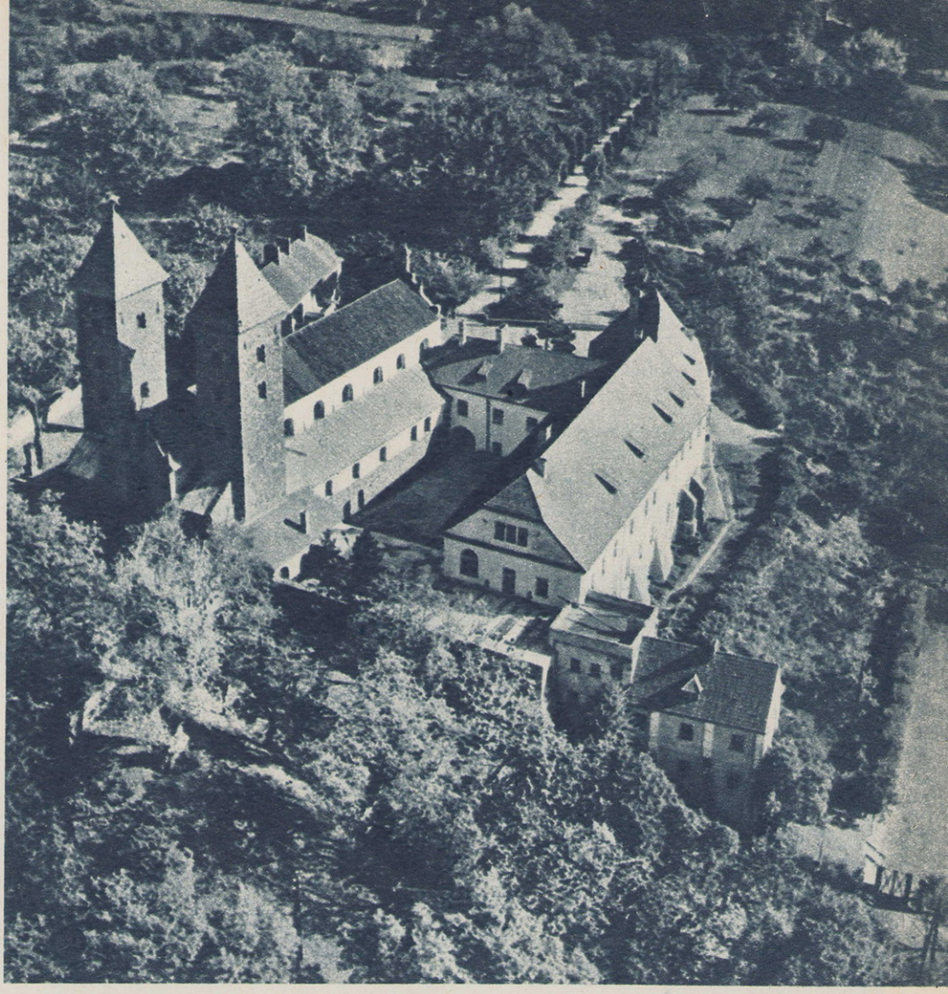
W czasie tego informacyjnego spotkania Bronisław Ratajczak zapoznał zebranych ze statutem klubu seniorów i omówił ogólnie plan działalności koła. W trakcie dyskusji proponowano m. in. organizowanie systematycznych spotkań towarzyskich, prowadzenie pogadanek dla młodzieży z nawiązaniem do bogatych tradycji i historii lotnictwa polskiego.

Miłą niespodziankę sprawił seniorom kierownik Aeroklubu Robotniczego instr. Stanisław Kasperek, umożliwiając im odbycie w ramach treningu pilotów klubowych kilku lotów na samolocie Jak—18. Odżyły w powietrzu wspomnienia i przygody lotnicze sprzed lat.

T. CHWAŁCZYK

„Starsi panowie", uczestnicy spotkania lubelskich seniorów lotnictwa w Świdniku, skorzystali z bytności na lotnisku pozując do pamiątkowego zdjęcia. Foto: autora

POLSKA Z LOTU PTAKA



CZERWIŃSK. Leży na wysokim, malowniczym brzegu Wisły, 60 km od Warszawy. Jest jednym z najstarszych miast polskich. Posiada wspaniały kościół romański z bloków granitowych (patrz zdjęcie), ufundowany za czasów Bolesława Kędzierzawego. Czerwińsk był miejscem przeprawy wojsk Władysława Jagiełły, zdążających na pole bitwy pod Grunwaldem. Foto: E. Kupiecki

ECHA

POKIERMASZOWE REFLEKSJE

TEGOROCZNY majowy kiermasz książki i prasy przed Warszawskim Pałacem Kultury i Nauki nie przyniósł rewelacji w dziedzinie piśmiennictwa lotniczego. Przebijając się przez gęsty tłum wśród stoisk różnych wydawnictw, zdołałem zanotować jedynie dwie nowe pozycje: wznowienie przez „Iskry" J. Meissnera „Żwirki i Wigury" oraz wydanie przez Naszą Księgarnię nowej książki B. Arcta pt. „Skrzydła nad Warszawą". Obie znikły zresztą szybko z półek księgarskich, potwierdzając ponownie dużą chłonność rynku na książki o tematyce lotniczej. Wydaje mi się jednak, że ta posucha ma charakter raczej krótkotrwały, gdyż książek lotniczych wydaje się u nas sporo.

Przechadzając się po kiermaszu, wysłuchałem przy tej okazji kilku ciekawych uwag na temat naszego piśmiennictwa lotniczego. Myślę, że spostrzeżenia te są interesujące, chociaż z pewnością dyskusyjne.

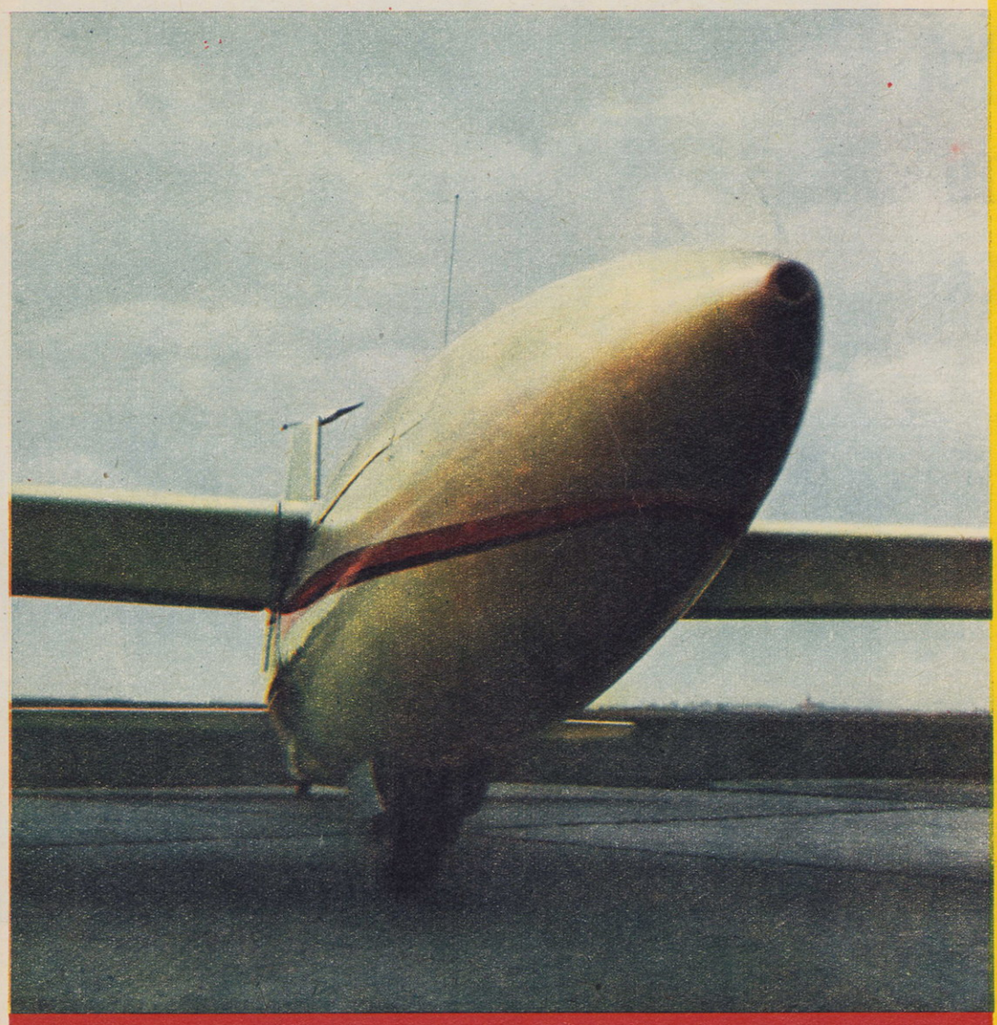
Nie ulega więc wątpliwości, że od szeregu już lat obserwuje się u nas zanik beletrystyki lotniczej. Odczuwa się obecnie ogromny brak dobrej powieści, nowel i opowiadań lotniczych o współczesnym lotnictwie. Poza Meissnerem, któremu — jak dotychczas — nikt nie dorównuje piórem i pasją pisania o lotnictwie, nic godnego nie widać na razie na horyzoncie. Wprawdzie kilku autorów próbowało swych sił w tej tematyce, ale nie zachwycili i nie zostawili po sobie trwalszego śladu. Gdzieś po 1956 roku zaczęła natomiast dominować u nas literatura pamiętnikarska i trzeba stwierdzić, że zrobiła niemałą karierę, także w lotnictwie. Ukazało się szereg cennych pozycji o dużej nieraz wartości historycznej, przeważnie byłych lotników, którzy z powodzeniem i w ładnej czasem formie opisali swe przeżycia wojenne. Duże zainteresowanie tego typu literaturą trwa u nas nadal i chyba nie ma potrzeby tego zainteresowania przerywać, zwłaszcza że mamy pod tym względem z pewnością jeszcze zaległości.

W ostatnich jednak latach zaczyna się wybijać na czołowe miejsce w piśmiennictwie lotniczym książka o charakterze popularyzatorskim, zarówno z punktu widzenia historycznego jak i technicznego. Książki tego typu, adresowane przede wszystkim do młodzieży, chociaż i starsi są nimi zainteresowani, chwyciły bardzo. Pojawiło się sporo nowych, nie znanych uprzednio nazwisk autorów, którzy z większym lub mniejszym powodzeniem zaczęli w swych książkach popularyzować lotnictwo w różnych aspektach jego rozwoju. Szczególnie chwyciły książki popularno-techniczne i popularno-naukowe. Mamy ich już sporo i prawie wszystkie, skoro się tylko ukażą, natychmiast są rozchwytywane. Świadczy to tylko o tym, że głód wiedzy o lotnictwie jest w naszym kraju w dalszym ciągu duży, a zainteresowanie tą dziedziną — wbrew niektórym poglądom — ogromne.

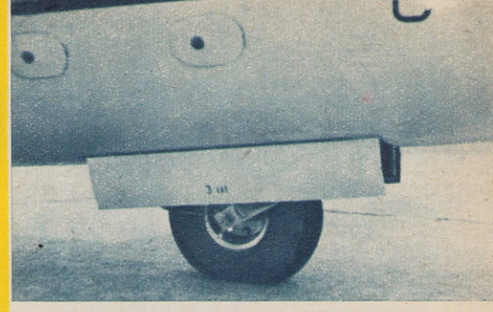
Zastanowić więc wypadałoby się w tej sytuacji, czy ruch wydawniczy piśmiennictwa lotniczego idzie u nas we właściwym kierunku: czego mamy dosyć, a na co czekamy? Temat to jednak chyba obszerny, a dyskusja w szerszym gronie zainteresowanych tą dziedziną byłaby z pewnością pożyteczna.

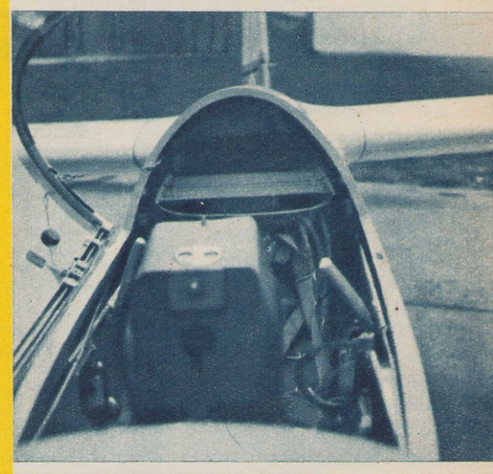
Ale zostawmy to już na inną okazję!

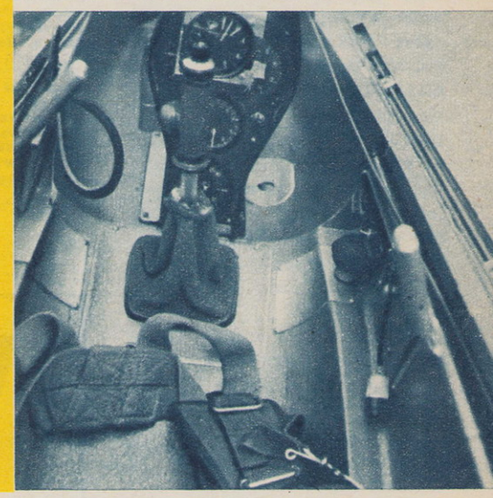
Ikarus

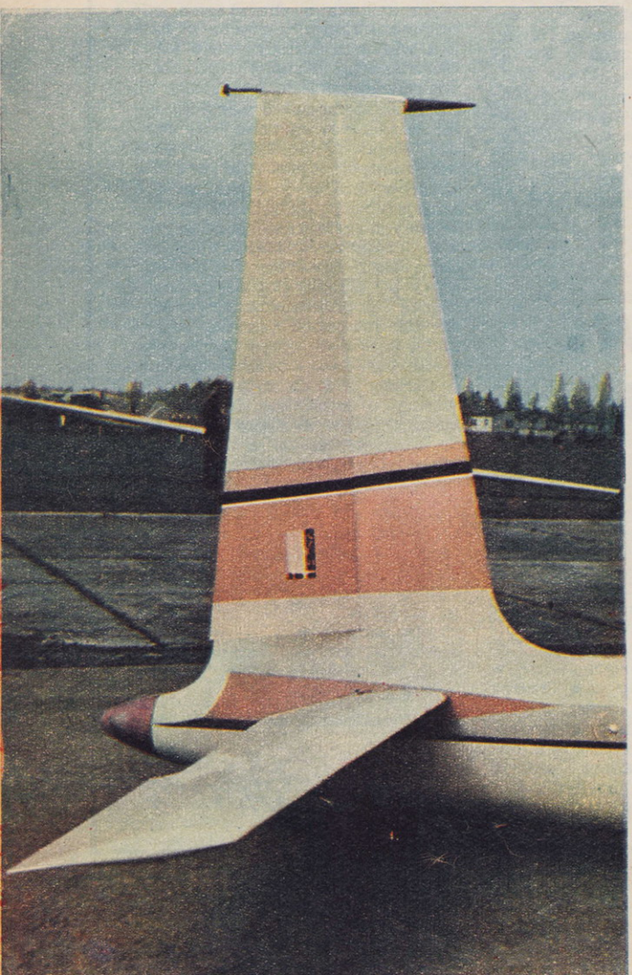


„ZEFIR-3"









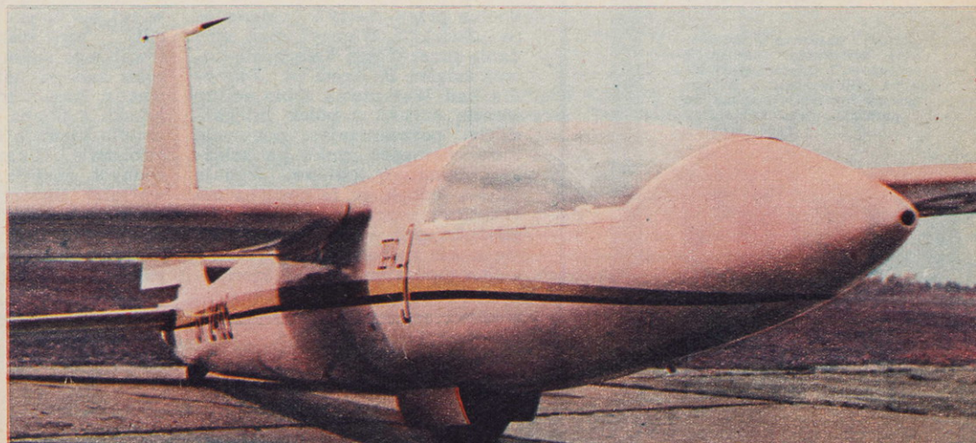
NIE tylko pod cumulusami toczy się walka o prymat w światowym szybownictwie. Wielki w niej udział mają konstruktorzy i wytwórnie. Z tym większą więc satysfakcją znaleźliśmy w prasie codziennej informację, że nowa polska latająca superorchidea, fachowo mówiąc, nowy wysokowyczynowy szybowiec klasy otwartej „Zefir-3", wykonał pomyślnie pierwsze loty.

Rodzina „Zefirów" konstruowana przez mgra inż. Bogumiła Szubę największego splendoru przysporzyła nam („Zefir-2") na mistrzostwach świata w Kolonii, gdzie Makula i Popiel zdobyli tytuły wicemistrzowskie, oraz na IX SMŚ w Junin, gdzie ci sami piloci tryumfowali w klasie otwartej.

Trudno mówić dziś o osiągach nowego, pięknego — co widać chyba na zdjęciach — dzieła Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego. Wytwórnia ta, w odróżnieniu od większości firm na świecie, nie szermuje danymi przypuszczalnymi, wynikającymi z obliczeń, a podaje już osiągi pomierzone w locie. Dlatego przyjdzie jeszcze nieco poczekać na dokładne dane lotne „Zefira-3". Jedno jest już raczej pewne — nasi mistrzowie otrzymają doskonałą maszynę do lotów rekordowych o doskonałości rzędu 40.

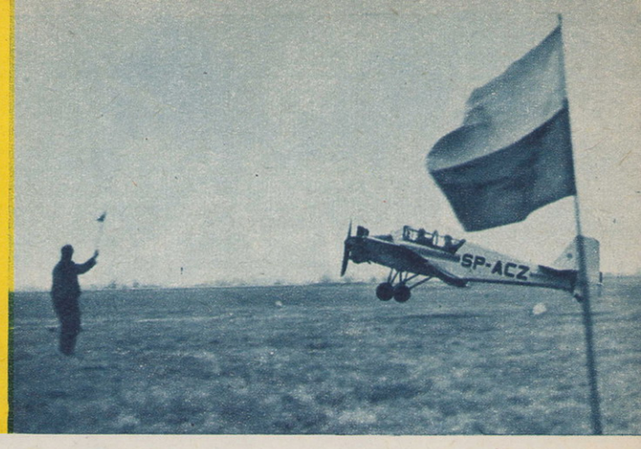
Co przede wszystkim rzuca się w oczy przy oglądaniu „Zefira-3"? Spiczasty, niemal rakietowy przód kadłuba z otworem wlotowym dla powietrza do przyrządów pokładowych. Podobna jak w poprzednich „Zefirach" pozycja pilota w wygodnie zaplanowanej kabinie, z celowo i prawidłowo z punktu widzenia użytkowania rozmieszczonymi urządzeniami sterowniczymi i dźwigniami mechanizmów. Powrót do klasycznego zamocowania osłony kabiny — otwiera się na bok, na zawiasach. Solidne jednokołowe podwozie wciągane w locie, o doskonałej amortyzacji na wahaczu. Laminarne skrzydła o dobrze dopracowanej powierzchni, z klapami bez hamulców aerodynamicznych. Prosty statecznik pionowy ze sterem kierunku zakończonym stylowym odgromnikiem. Płytowe (bez statecznika) usterzenie poziome. Ulepszony spadochronik ogonowy. Wiele z tych szczegółów pokazują zamieszczone obok fotografie, które zostały wykonane na lotnisku leszniańskiego Centrum Szybowcowego APRL.

(pj)



PO RAZ CZWARTY NA PIASTOWSKIM SZLAKU

2)



Wzorowe — jak widać — lądowanie na celność reprezentanta Aeroklubu Wrocławskiego Adama Lipa i przedstawiciela „Kultury" Janusza Wasylkowskiego.
Foto: Wojciech Plewiński (3)

WPRAWDZIE na debaty i polemiki licznych organizatorów dziennikarsko-lotniczych rajdów przyjdzie czas dopiero jesienią, gdy trzeba będzie konkretyzować założenia nowej imprezy — już teraz jednak chciałbym odnotować, spisane na gorąco, może o dyskusyjnym charakterze, uwagi na temat IV Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów.

PROGRAMY ETAPOWE

Programy etapowe IV RSDiP, podobnie zresztą jak i poprzednich rajdów, zależały od inwencji i pracowitości gospodarzy oraz w decydującej mierze od pozycji władz aeroklubów regionalnych w miejscowych komitetach partyjnych i Radach Narodowych. Były więc — jakby na to nie patrzeć — miernikiem społecznego zaangażowania i znaczenia lotnictwa sportowego na danym terenie.

Z tym większą więc satysfakcją mogę stwierdzić, że ten trudny egzamin aerokluby w Opolu (wiceprezes **Paweł Woźniak**), Elblągu (wiceprezes **Jan Tomaszewski**), Słupsku (wiceprezes **Henryk Tuliszka**), Zielonej Górze (wiceprezes **Zdzisław Konik** i Wrocławiu (wiceprezes **Antoni Chojcan**) zdały celująco. Tej najwyższej oceny nie mogę, smutna to prawda, przypisać Szczecinowi.

Na każdym z wyróżnionych etapów umożliwiono dziennikarzom spotkanie z miejscowymi władzami i zorganizowano atrakcyjne wycieczki do zakładów pracy, pamiątek narodowych czy miejscowości najbardziej reprezentatywnych dla danego rejonu. I tak, w największym skrócie wyliczając, w Elblągu uczestnicy rajdu zwiedzili „Zamech" i wytwórnię plastyków, wzięli udział w pochodzie 1-Majowym, byli we Fromborku i Krynicy Morskiej. W Kołobrzegu złożyli wieńce na grobach żołnierzy poległych w walkach o miasto, zapoznali się z odbudową tego uzdrowiska i zabytkami (można chyba tak nazwać pomnik Zaślubin z Morzem), dali się też wyhuśtać na morzu. W Osowej Sieni wszystkich oczarował (bez przesady) hodowlano-rolniczy kombinat. Opole urzekło urokiem, pariotyzmem i... niesamowitym tempem, które narzucili gospodarze w demonstrowaniu walorów swego rejonu. Wrocław wreszcie — to specjalna historia, zakończona spotkaniem z honorowym patronem rajdu wicepremierem Zenonem Nowakiem.

Celowo nie wymieniałem nic z opolskiego programu. Zajmę się nim bardziej szczegółowo, by móc wyciągnąć na tej bazie wnioski na przyszłość. Otóż drugi dzień tamtejszego etapu wyglądał tak: śniadanie — 40 km autobusem — składanie wieńców u stóp pomnika Czynu Powstańczego na Górze Św. Anny (dodajmy — ze specjalnie sprowadzoną orkiestrą harcerską) — 10 km autobusem — zwiedzanie muzeum Powstań Śląskich w Leśnicy i informacja przewodniczącego PRN Strzelce Opolskie — 10 km autobusem — referat głównego inżyniera, zwiedzanie Kombinatu Chemicznego w Kędzierzynie — obiad i spotkanie z dyrekcją — 60 km autobusem i start do konkurencji o godz. 15.00. Tak, tak, to nie pomyłka, a trzecia po południu.

Łatwo więc zauważyć, że takie tempo pracy musiało dziennikarzy kosztować maksimum sił. Jeżeli do tego dodamy liczne konferencje z gospodarzami, z którymi toczyły się ciekawe dyskusje o miejscowych problemach i kilka godzin spędzone każdego dnia w powietrzu w charakterze kwalifikowanego (nieco) balastu — nie trudno zrozumieć, że moim kolegom po piórze nie starczało energii, by walczyć o miejsce w gazetach dla informacji rajdowych. W gazetach, które wypełniały w tym czasie obficie materiały wyborcze, związane z centralnymi uroczystościami we Wrocławiu w XX-lecie Zwycięstwa oraz.. Wyścigiem Pokoju.

Do konkluzji, oczywistych zresztą, wrócę w zakończeniu omawiania spraw IV Rajdu. Teraz zaś miejsce na kolejny problem, a mianowicie

KONKURENCJE LOTNICZE

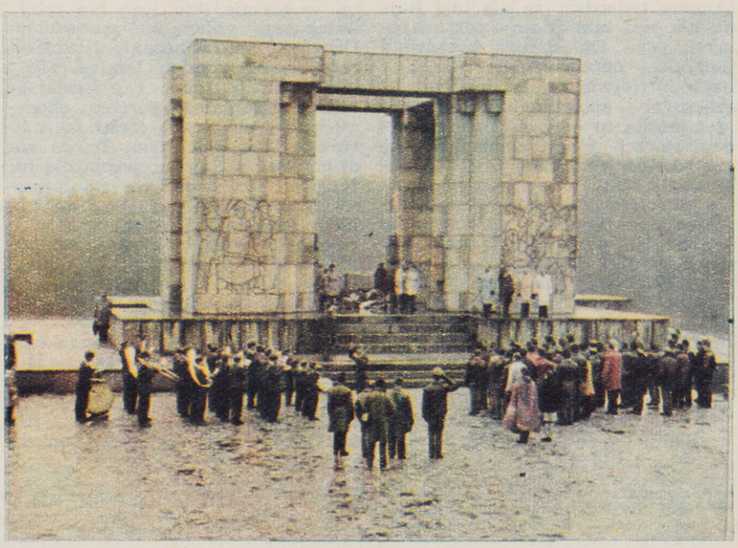
z których dokładne sprawozdanie zamieściła „Skrzydlata" przed tygodniem. Wydaje mi się, że ta właśnie część rajdu wymaga najmniejszych zmian. Konkurencje są — moim zdaniem — utrzymane w odpowiedniej skali trudności, należałoby je tylko jeszcze urozmaicić. Na przykład zamiast kilku trudnych zdjęć do identyfikacji, dawać kilkanaście łatwych itp. Regulamin posiada nieliczne tylko mankamenty i jedynie w kilku miejscach warto by go rozszerzyć i sprecyzować sposób interpretacji.

Myślę chociażby o konkurencji przelotu według KDG z obiektami na zdjęciach jako punktami zwrotnymi. Punktowana może być tu punktualność tylko tym zawodnikom, którzy pokonali trasę, a więc prawidłowo określili położenie wszystkich punktów zwrotnych. Założenie to musi być jednak wyraźnie napisane.

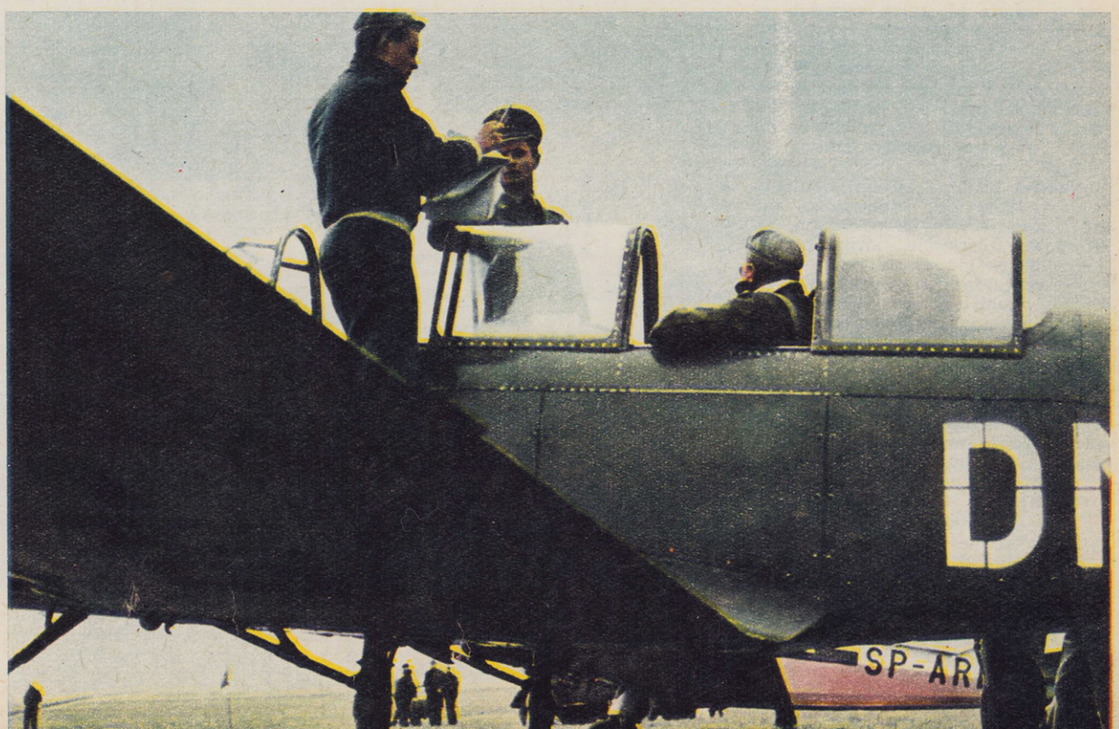
Niewątpliwym osiągnięciem naszych Rajdów jest wprowadzenie do zawodów samolotowych i konsekwentne przestrzeganie regularności przelotu. Pamiętamy, ile na ten temat było dyskusji, ile przepalonej nad normę benzyny i zacieranych silników — a ciągle nie decydowano się na podobny radykalny, a jakże podnoszący bezpieczeństwo latania krok. A teraz jeśli nawet pilot doda na chwilę gazu, by nadgonić spóźnienie, to cały czas ma duszę na ramieniu, by nie wpaść na przyczajonego wśród pól komisarza. I dlatego nic dziwnego, że na Rajdzie nie zanotowano ani nadmiernego przepału paliwa, ani jakiejkolwiek usterki technicznej w silniku. Z doświadczeń w tej mierze warto by skorzystali organizatorzy wszystkich innych imprez samolotowych. Tym bardziej, że poza kilkoma sporadycznymi wyjaśnieniami nie zdarzały się skargi zawodników na czasy, które odnotowywali sędziowie.

A jak nasi piloci, gdy się od nich wymaga, potrafią utrzymywać warunki lotu, mogą świadczyć przykłady. Różnice czasu na nieujawnionych punktach kontroli w przelocie po łukach (285 km) wynosiły u **Edwarda Kieszkowskiego** 20 i 38 sekund, a na mecie 12", odpowiednio u **Stanisława Maksymowicza** 20", 0" i 8", **Zdzisława Dudzika** 30", 50" i

CIĄG DALSZY NA STR. 6



Uczestnicy IV RSDiP u stóp pomnika Czynu Powstańczego na Górze Św. Anny (wyżej). Reprezentanci „Aerosport" NRD zdają mapę po konkurencji (niżej).
Foto: T. Chwałczyk (1)



Wielka, jak na tego typu zawody liczba załóg — bo aż 35 wymagała sprężystej organizacji na lotniskach etapowych. Dzięki dokładnym wyliczeniom nawigacyjnym samoloty wszystkich typów meldowały się co kilka minut, choć latały na różnych prędkościach.

CIĄG DALSZY ZE STR. 5

10", a **Waldemara Kwiatkowskiego** 3", 40" i 0". Można więc szukać znaków bez pełnego gazu, przestrzegając prawidłowej eksploatacji samolotu.

Dane te potwierdzają też pogląd, że utrzymał się wysoki poziom sportowy rajdu, że nasi piloci samolotowi dobrze opanowali sztukę latania sportowego i można śmiało ich delegować za granicę, chociażby na Europejski Lot FAI — z uzasadnioną nadzieją na sukcesy. Pamiętajmy, że wczesny termin rajdu i spóźniona wiosna uniemożliwiła większości zawodników odbycie koniecznego treningu. Tym pewno należy tłumaczyć nieznalezienie się w czołówce takich znanych zawodników jak **Kaczmarek, Legwant, Kołłątaj, Maksymowicz** czy **Sinica.** Cennym odkryciem nowych talentów można śmiało nazwać wyniki **Waldemara Kwiatkowskiego i Edwarda Kieszkowskiego.** Nie trzeba ich chyba zachęcać, by i na innych zawodach potwierdzili swą klasę. Z najlepszej też strony pokazali się reprezentanci Wojsk Lotniczych, którym burza zabrała wiele cennych punktów.

Będąc pełen uznania dla umiejętności i postawy sportowej pilotów-uczestników, o jedno ich chciałem prosić. Panowie — nie czarujcie swych przyjaciół z drugiej kabiny, którzy nigdy nie mieli szczęścia oglądać mistrzostw czy Lotu Płd-Zach. Polski, że konkurencje na Rajdzie są „pewno trudniejsze". Wiem, że wysiłek Wasz jest solidny, że bez nawigatora musi być podwójny, ale nie przesadzajmy. Pomyślcie, że zamiast majowej pogody „milion na milion" mogłyby być jesienne mgiełki i kity, że istnieje radionawigacja, loty bez widoczności ziemi z komisarzem na pokładzie, sekundowe tolerancje, loty nocne i pełna akrobacja. Lepiej więc zwalcie ewentualne niepowodzenia na niedoskonałość komisji sędziowskiej, bo tak poglądy „Rajd trudniejszy od mistrzostw" trafiają przez prasę (dziennikarze też lubią być podziwiani) do „odnośnych" władz i burzą krew. A chyba zgodzą się wszyscy, że wiele uroków straciłaby impreza, gdyby część lotniczą ograniczyć do przelotu między miastami.

KONKURS DZIENNIKARSKI I PROPAGANDA

Podobnie jak w ubiegłych latach, dziennikarze mieli za zadanie napisanie dwóch reportaży — jednego sportowo-lotniczego z trasy oraz drugiego — związanego z ideą Rajdu, czyli Ziemiami Zachodnimi i Północnymi, XX-leciem Zwycięstwa itp. Nie do mnie należała ocena prac dziennikarskich i nie będę się w tej mierze wypowiadał. Zresztą jestem skłonny twierdzić, że dla idei Rajdu nie jest taki istotny poziom samych prac. Ot, sprawa przydziału punktów, odpowiednich miejsc i nagród. Najważniejszy jest zaś — rzekłbym — społeczny dorobek z naszej, myślę tu o uczestnikach i organizatorach, pracy. Zgodziliśmy się już bowiem wcześniej, że IV RSDiP stanowił cenne osiągnięcie w sporcie samolotowym. Jaki więc — oceniając dwa tygodnie po zawodach — jest ich polityczny i propagandowy wynik? Uważam, że pozytywny. Przeciwny jestem malkontentom próbującym ocenić imprezę jedynie po, rzeczywiście krótkich, informacjach prasowych z trasy i zapatrzonych wyłącznie w reportaże telewizyjne. Oczywiście chętnie widziałbym więcej informacji o samej imprezie (np. w każdej gazecie podkreślenie: Przewodniczącym Komisji Sędziowskiej jest sam...), ale ocenę moją nie na tym opieram.

Pierwszy argument za właściwą polityczną i społeczną rolą Rajdu — to zainteresowanie poważnej grupy dziennikarzy problematyką Ziem Zachodnich i Północnych. Miało ono miejsce jeszcze nawet przed imprezą, w trakcie (kto tego nie robił!) wstępnego zbierania materiałów. Drugi zaś — to pokazanie dziennikarzom w szaleńczym tempie, ale z jakim patriotyzmem i gospodarską dumą, wspaniałego dorobku ekonomicznego, piękna tej części jak najbardziej polskich Ziem. To, co widzieliśmy na Rajdzie, wzbudziło nie tylko czysto zawodowe zainteresowanie u dziennikarzy, ale było źródłem silnych osobistych przeżyć — nierzadko związanych ze wspomnieniami — i wzruszeń. I dlatego jestem przekonany, że materiały rajdowe długo będą znajdowały swój wyraz na łamach prasy.

Utwierdza mnie w tym przekonaniu „Express Wieczorny", gdy jako jeden z pół miliona jego czytelników czytam artykuł Kościuszki „W Osowej Sieni warto pracować", „Kulisy", gdzie ten sam autor opisuje piękno powietrznych przygód, czy radiowe audycje o miastach etapowych znakomicie robione przez Sławomira Szoffa. A przecież — gdy piszę ten komentarz — od IV RSDiP minęło zaledwie kilkanaście dni.

PARĘ WNIOSKÓW

Z rozważań moich wynika kilka wniosków, które chciałbym dla jasności reprezentowanego poglądu — opartego o osobisty udział we wszystkich czterech rajdach — sprecyzować. A więc ocena ogólna:

IV Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów spełnił swe założenia polityczno-społeczne i sportowe. Tę pożyteczną imprezę należy rozwijać i ulepszać, dlatego też należałoby — moim zdaniem — w przyszłym rajdzie:

- **pozostawić bez większych zmian konkurencje lotnicze, dodając do regulaminu niezbędne — wynikające z doświadczeń — wyjaśnienia,**
- **zmniejszyć liczbę etapów do czterech i każdemu poświęcić dwa dni,**
- **zawczasu przygotować w miastach etapowych łączność z redakcjami i rozgłośniami, których redaktorzy biorą udział w rajdzie,**
- **zabezpieczyć w miastach etapowych jak największą ilość prospektów, folderów, materiałów o miejscowych problemach (w tym roku dobrze spełniały tę rolę materiały wyborcze),**
- **popierać inicjatywę Klubu Publicystów Lotniczych SDP w kierunku rozwijania konkursu dziennikarskiego dla „materiałów porajdowych",**
- **wprowadzić system dopingu dla dziennikarzy w celu zwiększenia informacji bieżącej.**
- **postarać się — tam gdzie to tylko możliwe — o propagandowe pokazy lotnicze związane z Rajdem w miastach etapowych,**
- **rozważyć możliwość wydania specjalnej edycji miejscowej gazety w miastach etapowych — siłami uczestniczących dziennikarzy (a może to wprowadzić i do punktowanej oceny?),**
- **specjalną uwagę przywiązać do regulaminu konkursu dziennikarskiego, składu jury itp. — problemy te wymagają jednak zasadniczych dyskusji w Klubie Publicystów Lotniczych i wśród organizatorów,**
- **zmniejszyć liczbę załóg krajowych, które powinny reprezentować najbardziej poczytne pisma i zwiększyć udział gości zagranicznych.**

JERZY POMIANOWSKI

PS. Pragnę podziękować kierownikowi sportowemu IV RSDiP Herbertowi Majnuszowi za miłą współpracę oraz pp. Bolesławowi Łabno (wspaniałemu nawigatorowi), Stanisławowi Łuszpińskiemu, Tadeuszowi Malinowskiemu i Stanisławowi Pacykowi, którzy podjęli się trudnej roli komisarzy sportowych i pięknie się z zadania wywiązali.

Zasługą starannej pracy personelu technicznego IV RSDiP była całkowita sprawność samolotów zawodniczych, dzięki której nie zanotowano najmniejszej awarii.
Foto: J. Pomianowski

W takich gustownych wózkach jeżdżą po drogach angielskich szybowce klasy standard KAI-14.
Foto: St. Jaśko

Mistrz sportu ZSRR Władimir Czuwikow w kabinie A-15.
Foto: autora (6)

Reprezentant w klasie standard Jozas Jaruszawiczius.

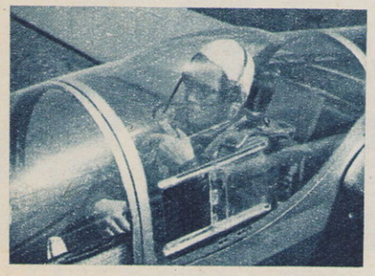
Znany radziecki rekordzista Michaił Wierietiennikow.

RADZIECKA EKIPA NA X SMŚ

Korespondencja własna z ZSRR

OSTATNIE przygotowania ekipy radzieckiej na X Szybowcowe Mistrzostwa Świata w South Cerney odbywały się na lotnisku DOSAAF w Dniepropietrowsku. W składzie reprezentacji ZSRR znajdują się: zasłużony mistrz sportu **Michaił Wierietiennikow**, mistrzowie sportu **Władimir Czuwikow, Jozas Jaruszawiczius** i **Oleg Susłow** oraz rezerwowy pilot **Albert Durnow**. Funkcję trenera pełni **Leonid Pietrianow**.

Wierietiennikow i Czuwikow na mistrzostwach startują w klasie otwartej na szybowcach A-15, na którym w roku 1960 Michaił Wierietiennikow pobił dwa rekordy świata, uzyskując odległość 714 km w przelocie docelowym i prędkość 111 km·h na trójkącie 100 km. Widać więc, że piloci są wlatani w ten typ maszyny. Na niej także latali na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych Krajów Socjalistycznych (Leszno 1962 r), w których Władimir Czuwikow był najlepszym z cudzoziemców — uplasował się tuż za Polakami, wygrał też w „królewskiej konkurencji" na trasie trójkąta 500 km. Na zawodach tych uwidoczniły się liczne zalety metalowej konstrukcji A-15 i jej doskonałe, przewyższające „Fokę" osiągi w powietrzu.



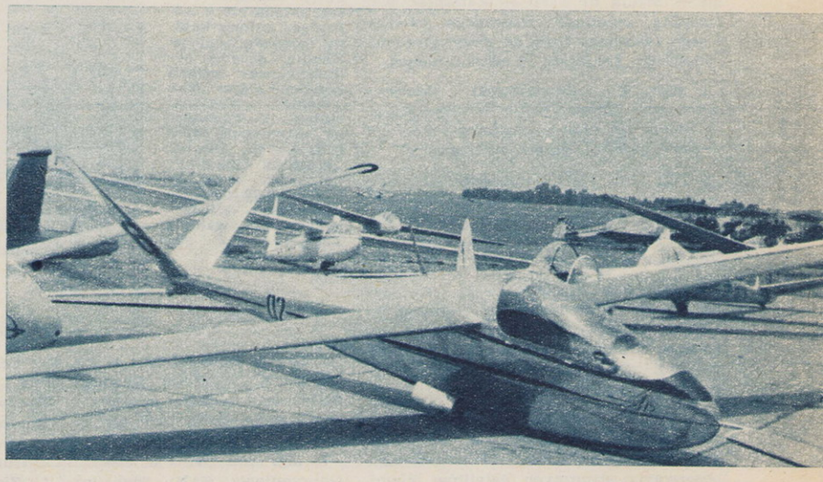
Mistrz sportu szybowcowego ZSRR Oleg Susłow.

Wierietiennikow i Czuwikow będą na mistrzostwach świata posiadali mniej rutyny międzynarodowej niż konkurenci, mają jednak znaczne doświadczenie zawodnicze i niewątpliwie wiele talentu. Czy pozwoli im to na dobre przystosowanie się do trudnych warunków angielskich — wykażą wyniki. Na treningach demonstrowali dobrą klasę, podobnie jak ich mniej sławni koledzy z ekipy Jozas Jaruszawiczius i Oleg Susłow, którzy na szybowcach KAI-14 walczyć będą w klasie standard.

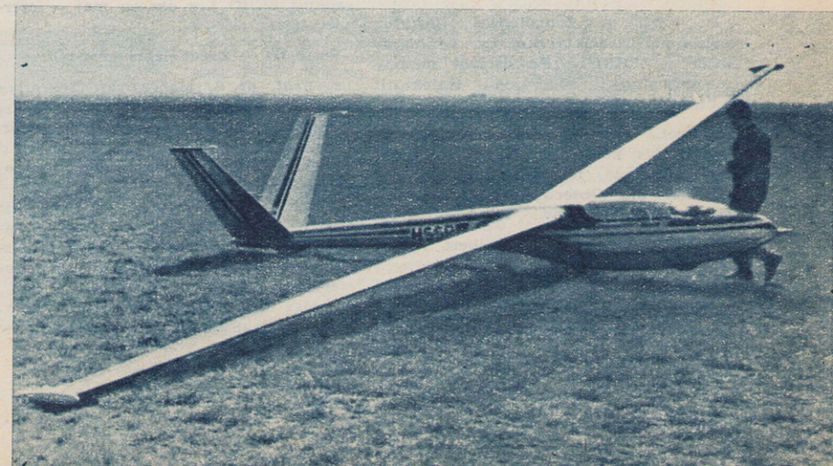
Przygotowania pilotów obejmowały przede wszystkim przeloty na małych wysokościach i przy wykorzystywaniu słabych wznoszeń, a także loty chmurowe. Trener Pietrianow dużą wagę przywiązywał do współpracy pilotów w powietrzu i lotów zespołowych — planuje bowiem latanie parami w poszczególnych klasach. Całość treningu — zdaniem trenera — pozwoliła szybownikom znaleźć się w wysokiej formie sportowej. Trudno mu jednak było odpowiedzieć na pytanie o szansach radzieckich pilotów. Groźnych przeciwników — stwierdził — jest bez liku i walka na mistrzostwach będzie niezwykle ostra i zacięta.

JURIJ SYTNIK

Trener reprezentacji L. Pietrianow stara się przekazać pilotom całe swe doświadczenie. Na zdjęciu — w rozmowie z Albertem Durnowem.



Piękne w kształtach, z oryginalnym motylkowym usterzeniem szybowce radzieckie, które walczyć będą o mistrzowskie laury na angielskim niebie. A-15 (klasa otwarta) — wyżej i KAI-14 (standard) — niżej.
Foto: J. Pomianowski



ASTRONAUTYKA

KRAKOWSKA KONFERENCJA SATELITARNA

W dniach 26 — 28 kwietnia br odbyła się w Krakowie konferencja naukowa dotycząca wykorzystania obserwacji sztucznych satelitów.

KONFERENCJA została zorganizowana przez Polską Akademię Nauk, a w szczególności przez Komitet Międzynarodowej Współpracy Geofizycznej oraz Komitet Badań Przestrzeni Kosmicznej.

Udział w konferencji wzięło 115 uczestników, w tym wielu uczonych specjalistów z dziedziny fizyki, astrofizyki, astronomii, geofizyki, geodezji, techniki oraz meteorologii.

Przebieg konferencji obejmował prace w czterech sesjach. Oto ich program.

Sesja I — Służba obserwacyjna

1. Dr L. Cichowicz (Polska Służba Satelitarna) — Obserwacje pozycyjne i badania satelitarne w Polsce w latach 1962 — 63.

2. Komunikaty kierowników polskich stacji obserwacyjnych o działalności poszczególnych ośrodków.

3. Doc. dr H. Hurnik (Obserwatorium Astronom. Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu — Stacja nr 1 154) — Analiza możliwości zwiększenia precyzji pozycji satelity wyznaczanej fotograficznie.

4. Dr M. Bielicki (Obserwatorium Astronom. Uniwersytetu Warszawskiego — Stacja nr 1 155) — Zależność wariacyjna położenia sztucznego satelity i jego lokalnego toru od danych efemerydalnych punktów podstatelitowych.

5. Mgr Z. Kordylewski (Instytut Astronom. Uniwersytetu Wrocławskiego — Stacja nr 1 152) — Automatyczne obliczanie pozycji sztucznego satelity.

6. Mgr inż. St. Domaradzki (Zakład Astronomii PAN) — Diagram do wyznaczania topocentrycznych współrzędnych równikowych sztucznych satelitów Ziemi.

7. Mgr inż. J. Bieniewski (Katedra Astronomii Geodezyjnej Politechniki Warszawskiej — Stacja nr 1 160) — Wyznaczanie okresu obiegu satelity z obserwacji przejść przez południk miejscowy i pierwszy wertykał.

8. Mgr W. Naskręcki (Obserwatorium Astronom. Uniwersytetu A. Mickiewicza — Stacja nr 1 154) — Fotometryczne obserwacje sztucznych satelitów Ziemi.

Sesja II — Triangulacja satelitarna

1. Prof. I. Żongołowicz (Instytut Astronomii Teoretycznej w Leningradzie — ZSRR) — Przedstawił metody matematyczne obliczania trajektorii sztucznego satelity Ziemi.

2. Prof. Rajchl (Czechosłowacja) — Podał opis konstrukcji oraz eksploatacji lotniczego fotoaparatu, który podarował dla Obserwatorium Astronomicznego w Warszawie.

3. Prof. dr inż. St. Milbert (Katedra Geodezji Wyższej AGH — Stacja nr 1 162) — Wyniki obliczeń doświadczalnej sieci triangulacyjnej z obserwacji synchronicznych satelity ECHO I, wykonanych w okresie maj-czerwiec 1963 r.

4. Prof. dr inż. St. Milbert (j.w.) — Obliczenie triangulacji wykonanej za pomocą obserwacji niesynchronicznych.

5. Dr W. Dobaczewska (Katedra Geodezji Wyższej PW) — Wyrównanie triangulacji satelitarnej, metodą obserwacji pośrednich.

6. Dr W. Dobaczewska (j.w.). Mgr inż. W. Baran (Studium Geodezji WSR w Olsztynie — Stacja nr 1151) — Wyrównanie triangulacji satelitarnej i analiza wyników.

7. Mgr inż. W. Pachelski (Centrum Obliczeniowe PAN). Mgr inż. J. Zieliński (Katedra Astronomii Geodezyjnej PW) — Wstępne wyniki zastosowania metody czworościanów do obserwacji satelity ECHO I z okresu maj — czerwiec 1963 r.

Sesja III — Zagadnienia geofizyczne.

1. Prof. dr S. Manczarski (Sekretarz Naukowy Komitetu Międzynarodowej Współpracy Geofizycznej PAN) — Struktura magnetosfery w świetle badań sztucznych satelitów Ziemi oraz ech radiowych.

2. Dr J. Grycan (WAT — Stacja nr 1159) — Pewne zagadnienia wykorzystania stacji obserwacji radiowych sztucznych satelitów Ziemi do badań jonosferycznych.

3. Mgr inż. W. Dąbrowski, Mgr inż. A. Wasilewski (Studium Geodezji WSR w Olsztynie — Stacja nr 1151) — Wyniki wstępnego opracowania obserwacji sztucznych satelitów Ziemi, wykonanych w ramach międzynarodowej współpracy INTEROBS.

4. Mgr W. Góral (Katedra Geodezji Wyższej AGH — Stacja nr 1162) — Ewolucja elementów orbity satelity w danym modelu atmosfery ziemskiej.

5. Mgr J. Kibiński (Pracownia Rakietowych Sondowań Atmosfery, PIHM, Kraków) — Odbiór sygnałów APT z satelitów meteorologicznych.

6. Mgr Z. Bartkowski (PIHM, Warszawa) — Wyznaczanie gęstości górnych warstw atmosfery na podstawie obserwacji sztucznych satelitów Ziemi.

7. Mgr J. Jatczak (Katedra Fizyki Dośw. Uniwersytetu w Łodzi) — Wariacje gwiazdowe wysokoenergetycznego promieniowania kosmicznego.

Sesja IV — Mechanika, geodezja dynamiczna.

1. Dr S. Gąska (Obserwatorium Astronomiczne Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika w Toruniu) — Zbieżność szeregów periodycznych typu Lapunowa-Duboszina, przedstawiających ruch sztucznego satelity Ziemi.

2. Dr Z. Ząbek (Katedra Geodezji Wyższej Politechniki Warszawskiej) — Uwagi krytyczne o wykorzystaniu obserwacji sztucznych satelitów do wyznaczania normalnej figury Ziemi.

3. Dr S. Gąska (j.w.) — Interpolacyjnie uśredniona orbita.

4. Mgr inż. W. Pachelski (Centrum Obliczeniowe PAN) — Ulepszenie orbity sztucznego satelity Ziemi.

5. Mgr inż. J. Zieliński (Katedra Astronomii Geodezyjnej PW) — Wyznaczenie ruchu średniego sztucznego satelity sposobem niezależnym od błędów współrzędnych miejsc obserwacji.

6. Dr inż. M. Gorgosz (Katedra Geodezji Wyższej AGH — Stacja nr 1162) — Komunikat z zakresu własnych prac związanych z geodezją satelitarną.

Konferencja dała przegląd prac naszych naukowców, w szczególności prowadzonych w 12 Stacjach Obserwacji Sztucznych Satelitów Ziemi. W Polsce badania te są prowadzone bardzo intensywnie, a dowodem tego może być nasz udział w międzynarodowej współpracy INTEROBS oraz łączność z centralą KOSMOS w Moskwie.

Na zakończenie konferencji dr Cichowicz — przedstawiciel Polskiej Służby Satelitarnej oraz Sekretarz Naukowy Komitetu Badań Przestrzeni Kosmicznej — oświadczył, że uczestnicy jej spotykają się po raz ostatni w tym gronie, gdyż następne konferencje będą już bardziej specjalistyczne.

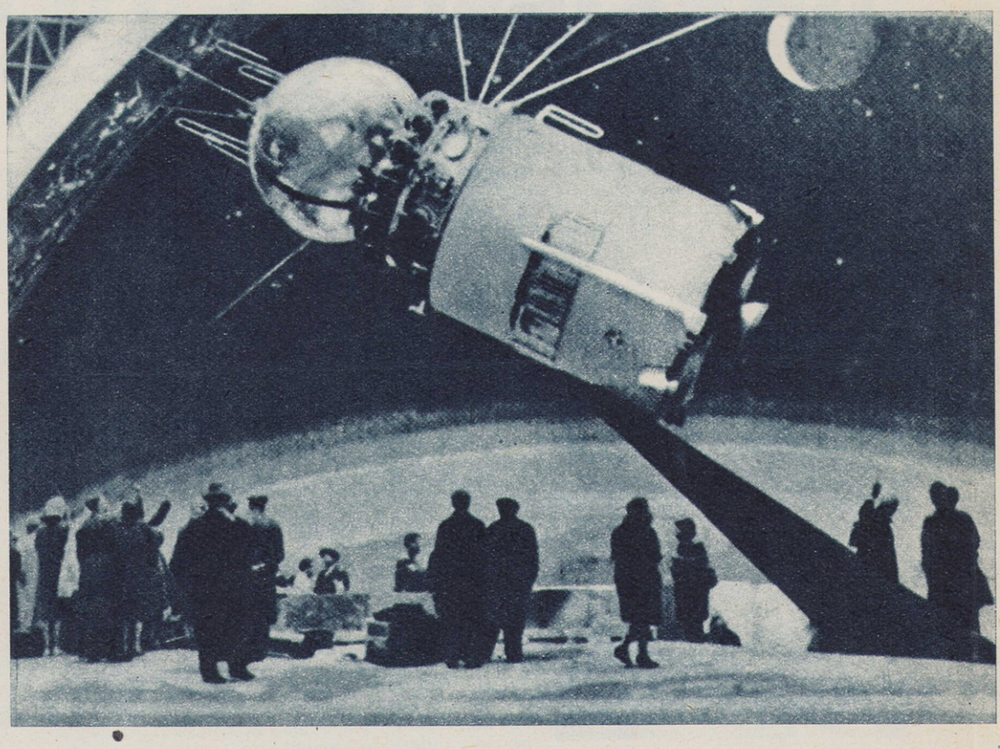
Należałoby tutaj poczynić pewne uwagi.

Niewątpliwie rozwój nauki, w tym nauki o przestrzeni kosmicznej, postępuje z każdym niemal dniem naprzód. Jest rzeczą pewną, że weszliśmy w okres ciasnej specjalizacji. Jednakże z drugiej strony, żeby realizować pewien program naukowy, należy zagadnienie traktować kompleksowo. Dobrze się więc stało, że na sali obrad zasiedli przedstawiciele wszystkich dyscyplin, że poznali nowe problemy, nasze osiągnięcia w dziedzinie poznania Kosmosu i zastosowania zdobyczy współczesnej techniki satelitarnej w ziemskim życiu praktycznym. Jeżeli zacieśnimy temat konferencji, podzielimy tym samym ludzi na poszczególne specjalności, oderwiemy ich od siebie i odsuniemy od szerokiego spojrzenia na całość zagadnienia. Należałoby więc wysunąć postulat organizowania kompleksowych spotkań naukowych, rozbijając poszczególne posiedzenia na sekcje specjalistyczne.

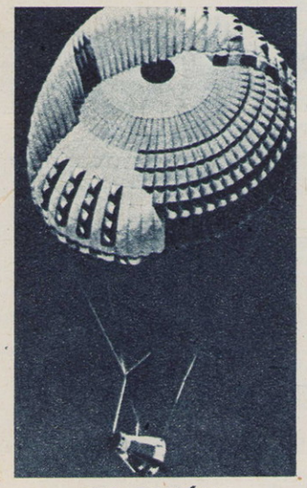
Dalszym problemem jest wyposażenie naszych placówek satelitarnych w aparaturę techniczą i naukową. Większość stacji pracuje na zasadach obserwacji wizualnych i fotograficznych. Niektóre prowadzą obserwacje radiowe. Wydaje się, że czas już te placówki wyposażyć w nowoczesną aparaturę naukową, ujednolicić ją dla wszystkich stacji, gdyż dopiero wówczas można będzie otrzymywać jednolite wyniki obserwacji. Wreszcie — trzeba przygotować nowe kadry naukowe z tej dziedziny.

Pomijając te uwagi należy stwierdzić, że Polska bierze czynny udział w badaniach kosmicznych. Przeciętny obywatel naszego kraju jest przekonany, że w tej dziedzinie nie jesteśmy w stanie niczego dokonać. Wielka szkoda, że nie mógł uczestniczyć w konferencji. Na pewno zmieniłby swe zdanie!

Mgr MARIAN MARKOWSKI



Na zdjęciu obok widzimy pokazaną publicznie po raz pierszy 1 maja br. w Moskwie makietę radzieckiego statku kosmicznego „Wostok", którym leciał Jurij Gagarin. Statek składa się z kulistego członu-kabiny powracającej na Ziemię oraz z cylindrycznego członu pomocniczego. Tak właśnie wyglądał statek w Kosmosie po odrzuceniu osłon ochronnych. Statek „Wostok" ma być jedną z rewelacji stoiska ZSRR na tegorocznym Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu.



NA WZÓR „WOSCHODA"

Wzorując się na doświadczeniach radzieckich, Amerykanie przeprowadzają serię prób z tzw. „suchym" lądowaniem statków kosmicznych, czyli na lądzie stałym, a nie na wodzie. Wyżej: Statek kosmiczny „Gemini" w trakcie lądowania.
Foto: „The Illustrated London News"

„ADRIA AIRWAYS"

● **Jugosłowiańskie przedsiębiorstwo komunikacji lotniczej „Adria Airways" zostało upoważnione przez amerykański urząd do spraw lotnictwa cywilnego do uruchomienia bezpośredniej linii lotniczej USA — Jugosławia. Na podstawie tego upoważnienia Jugosłowianie będą mogli przewozić pasażerów z USA do Jugosławii lub odwrotnie w okresie najbliższych trzech lat. „Adria Airways" jest pierwszym towarzystwem lotniczym krajów socjalistycznych, które otrzymało od władz amerykańskich upoważnienie na dokonywanie lotów do USA.**

KŁOPOTLIWE PYTANIA

„PRZEKONANIE, że Stany Zjednoczone prowadzą wojnę w Wietnamie przy użyciu fałszywej broni, wyrażaliśmy już miesiąc temu, bynajmniej nie wiedząc jeszcze, iż zostanie ono rychło potwierdzone przez nowe wydarzenia w przestrzeni powietrznej nad Wietnamem północnym.

Przed dowództwem lotnictwa amerykańskiego stanął nagi fakt, że dysponujące prędkością dźwięku samoloty bojowe w sytuacjach takich jak w Wietnamie nie spełniają roli skutecznego „politycznego" instrumentu rozwiązania konfliktu.

Jak to się dzieje, że pojedyncze cele w Wietnamie północnym muszą być wielokrotnie atakowane przez dziesiątki najnowocześniejszych myśliwców bombardujących, podczas gdy jedna jedyna, dokładnie wycelowana bomba 500-kilogramowa powinna wystarczyć do zniszczenia takiego celu?

Dlaczego ciągle są zestrzeliwane ciężko wyładowane i świetnie uzbrojone śmigłowce transportowe? Dlaczego nie udaje się amerykańskim myśliwcom, uzbrojonym w rakiety z głowicami samonaprowadzającymi, ochronić lecących pod ich opieką bombowców przed atakami MiG-ów-15 i MiG-ów-17?

Już teraz wołają poszczególni dowódcy armii USA w Wietnamie o zdalnie kierowane rakiety do zwalczania celów powietrznych i naziemnych.

Jeśli parę tysięcy żołnierzy obrony przeciwlotniczej, dysponujących prawdopodobnie tylko zwykłymi działkami, i kilka MiG-ów jakimi rozporządza północny Wietnam, tak potrafiło zalać sadła za skórę wspaniałym siłom zbrojnym Ameryki, to... co by dopiero było w przypadku naprawdę wielkiego konfliktu gdzieś w Azji lub Europie, kiedy w powietrzu znalazłyby się tysiące samolotów przeciwnika, zaś na ziemi oczekiwałyby na agresorów najnowocześniejsze środki radzieckiej obrony przeciwlotniczej?

Czy „przodująca na świecie siła zbrojna" rzeczywiście zdolna jest rozstrzygać na swoją korzyść wszystkie konflikty?"

*

Przytoczone powyżej fragmenty zaczerpnęliśmy z artykułu zamieszczonego w majowym numerze znanego szwajcarskiego miesięcznika „Interavia". Artykuł był zatytułowany: „Kłopotliwe pytania". Hm, rozumiemy, że takie pytania rzeczywiście muszą dręczyć stateczne Szwajcarów. Wymowa bowiem faktów jest brutalnie jasna. My możemy stwierdzić tylko jedno: NIC NIE MOŻE ZŁAMAĆ NARODU WALCZĄCEGO O SWĄ WOLNOŚĆ. I dlatego Amerykanie nigdy nie rzucą na kolana bohaterskiego Wietnamu, chcącego żyć po swojemu.

(w)

„BRIGADYR" NA HOLU

● **SENSACYJNEGO wyczynu dokonał 29 marca br. znany szwajcarski pilot — ratownik górski Hermann Geigier. Przy użyciu samolotu „Porter-Astazou" ściągnął z masywu górskiego Bernina w Alpach, z wysokości 2 800 metrów, swego przyjaciela F. Wissela, który na samolocie „Brigadyr" został uwięziony w śniegu, po wylądowaniu w górach. Geiger użył do ściągnięcia samolotu Wissela nylonowej linki, używanej do holowania szybowców.**

Jaka jest bońska Luftwaffe?

W dziesięć lat po swym utworzeniu powietrzne siły zbrojne NRF obejmują:

Lotnictwo taktyczne. 5 grup ciężkich samolotów myśliwsko-bombowych, 3 grupy samolotów myśliwsko-bombowych lekkich, 2 grupy zwiadowczych ciężkich i 1 grupa lekkich, 2 grupy myśliwców, 2 grupy rakiet, 15 batalionów pocisków rakietowych przeciwlotniczych.

Lotnictwo transportowe. 3 grupy transportowców, 1 eskadra śmigłowców transportowych, 2 eskadry śmigłowców łącznikowych i zaopatrzeniowych.

Szkoły. 4 szkoły pilotów, 1 szkoła oficerska, 1 szkoła podoficerska, 1 wyższa szkoła techniczna, 3 szkoły techniczne, 1 szkoła obsługi pocisków rakietowych.

Uzbrojenie bońskiej Luftwaffe składa się głównie z samolotów F-104 G, G-91, Transall, pocisków Hawk i Pershing.

Z 4300 m do sądu

JAK doniósł angielski dziennik „Daily Mirror", amerykański specjalista od sensacyjnych wyczynów Rod Pack, który w ostatnich dniach stycznia dokonał skoku bez spadochronu z samolotu lecącego na wysokości 4 300 metrów i przejął spadochron w trakcie spadania od swego kolegi, został przez władze amerykańskie zaskarżony do sądu w Los Angeles pod zarzutem „działania w celu osiągnięcia zysku z tego rodzaju niebezpiecznych wyczynów". Jak się bowiem okazało, Pack miał otrzymać część zysków, jakie organizatorzy skoku spodziewali się osiągnąć ze sprzedaży zdjęć fotograficznych dokonywanych podczas skoku.

Władze stwierdziły, że każdy kto dokonuje z samolotu skoku bez spadochronu — łamie prawa ustanowione przez Federalną Agencję Lotniczą. (w)

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

● **Brytyjskie** linie BEA (British European Airways) rozpoczną latem br. eksploatację nowych szlaków lotniczych, które połączą Londyn z Dubrownikiem (Jugosławia), Londyn z wyspą Korfu (Grecja) i z miejscowością Shannon z zachodniej Irlandii.

*

● **„Aeroflot"** uruchomił nową linię lotniczą Moskwa — Belgrad. Na nowym szlaku kursują samoloty Tu-124, zabierające 56 pasażerów. Czas przelotu — 2 godziny 50 minut.

*

● **Największe** prywatne towarzystwo lotnicze w Wielkiej Brytanii, „British United Airways", uruchomi nowy szlak komunikacji kolejowo-lotniczej, łączącej Londyn z Brukselą. Pasażerowie korzystający z tej trasy przywożeni byliby pociągami z Londynu do Southend, a stąd lecieliby samolotem do Ostendy. Z Ostendy pociągiem — do Brukseli. Czas podróży — 4 godziny 40 minut. Koszt przejazdu tam i z powrotem 10 funtów.

*

● **Pięciodniowa** konferencja państw Afryki Równikowej odbyła się w Lagos. W konferencji wzięli udział delegaci 13 państw — Nigerii, Kongo, Ghany, Gambii, Gwinei, Liberii, Mali, Sierra Leone, Kenii, Tanzanii, Ugandy, Burundi i Malawi. Przyjęto rezolucję o utworzeniu wspólnego towarzystwa lotniczego i zwrócono się do Komisji Gospodarczej ONZ do spraw Afryki z prośbą o pomoc przy tworzeniu takiego przedsiębiorstwa.

*

● **Mistrzostwa** samolotowe Szwajcarii w roku 1965 odbędą się na lotnisku Locarno — Magadino w dniach 26 — 27 czerwca.

*

● **We Włoszech** zbudowano trzy nowe samoloty: PD-808, dwusilnikowy odrzutowiec wielozadaniowy, mogący zabrać 7—10 osób, Procaer F—15C, wyposażony w silnik śmigłowy, mogący zabrać 4 osoby i trzymiejscowy Aviamilano F-250 (śmigłowy).

*

● **Rajd** Europejski FAI — 1965 pobiegnie następującą trasą: z Dubrownika (Jugosławia) — 29 sierpnia — przez Sofię, Warnę (Bułgaria), Mamaia, Bukareszt (Rumunia), Temesvar, Budapeszt (Węgry), Wiedeń, Salzburg (Austria) do Monachium (NRF) — 5 września br.

*

● **W roku 1963** przyleciało do Francji 5 885 prywatnych samolotów zagranicznych (sportowych, turystycznych). Większość samolotów przyleciała na lotniska: w Nicei (1866), Cannes (951), Dinard (575) i Deauville (653).

*

● **W Palm Springs** (Kalifornia), w dniach 5—14 listopada br., odbędzie się wielka impreza lotnicza pod nazwą „Aerolympics 1965", podczas której odbędą się pokazy modelarskie, spadochronowe, akrobacyjne i szybowcowe, wystawa samolotów komunikacyjnych i ich pokazy w locie, pokazy samolotów sportowych, defilada maszyn eksperymentalnych i unikalnych — historycznych.

*

● **Zmarł** w Kalifornii dr Wolfgang Klemperer, jeden z niemieckich pionierów szybownictwa. Był on ostatnio zatrudniony w zakładach Douglas przy opracowywaniu projektów statków kosmicznych.

*

● **Amerykańskie towarzystwo szybowcowe SSA (Soaring Society of America) zgłosiło chęć podjęcia się organizacji w roku 1967 szybowcowych mistrzostw świata.**

*

● **W Vichy** (Francja), w dniach 21 — 27 czerwca br., odbędzie się drugi z kolei Festiwal Międzynarodowy Filmów Lotniczych i Kosmonautycznych.

*

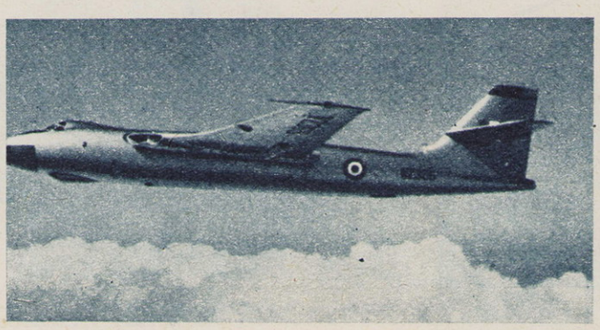
● **Samolot** amerykański YF—12A w dniu 2 maja br. ustanowił dwa nowe rekordy świata: prędkość ponad 3 200 km/h w locie po linii prostej i prędkość 2 716 km/h w locie po trasie zamkniętej. Dotychczasowe rekordy należały do radzieckiego E-166.

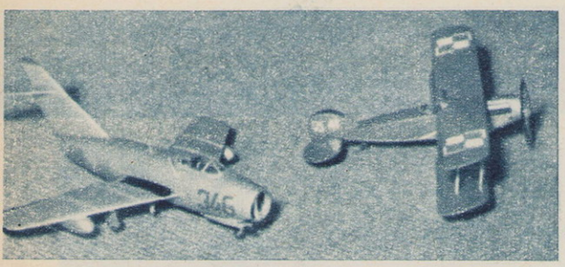
*

● **Indonezyjskie** linie lotnicze „Garuda" zamówiły w zakładach Douglas dziesięć czterosilnikowych samolotów DC-8.

„VALIANT"

● **Anglicy** definitywnie postanowili wycofać ze służby bombowce odrzutowe Vickers „Valiant", w wyniku stwierdzenia u nich tzw. zmęczenia materiałowego. Decyzja ta objęła około 50 maszyn, ze 108 zbudowanych w ogóle. „Valianty" są obecnie stopniowo demontowane. Ich funkcje przejęły bombowce Handley — Page „Victor". Ciekawostkę stanowi fakt, że samoloty „Valiant" brały udział w akcji podczas konfliktu w strefie Suezu, w roku 1956.



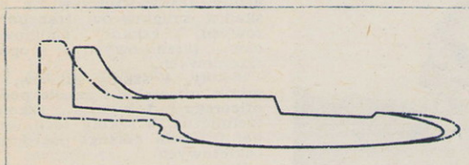


LOTNICTWO NIE ZAWSZE W MINIATURZE

Z prawdziwą przyjemnością można powitać akcję PPK „Ruch", przejawiającą się wprowadzaniem coraz to nowych zestawów modeli plastykowych. Stwierdzić przy tym należy, że o ile zestawy samochodu osobowego oraz okrętu podwodnego zostały wykonane zupełnie poprawnie, to zestawy modeli lotniczych pozostawiają wiele do życzenia.

Pragnąłbym omówić dwie sprawy: pierwsza — to byłby dobór typów i skal. W przypadku skal — modele produkcji NRD, które są dostępne u nas w handlu, na ogół są projektowane w skali 1:100, natomiast modele angielskie i amerykańskie posiadają skale 1:49, 1:72, 1:96, 1:144. Modele japońskie, których zresztą u nas prawie że się nie spotyka — są przeważnie w skali 1:100 i 1:75. Należałoby jednak zaznaczyć, że najpopularniejszą jest skala 1:72. Modele w tej skali nie są zbyt wielkie, są jednak dostatecznie dużych rozmiarów, aby posiadać wystarczającą ilość szczegółów konstrukcyjnych.

PPK „Ruch" zdecydował się na skopiowanie zestawów brytyjskiej f-my Airfix (nr katalogu 1403) samolotu MiG-15 i rakiety przeciwlotniczej „Bloodhound" (nr kat. A1V) w skali 1:76 oraz samolotu SE 210 „Caravelle" (nr kat. S.K. 400) w skali 1:144. A zatem z miejsca spotykamy się z niekorzystnym zjawiskiem różnicowania skal. Natomiast w zestawie TS-11 „Iskry" trudno w ogóle mówić o skali z uwagi na fakt, że zestaw ten jest „plastykowym niewypałem". Zestawy te (z wyjątkiem „Iskry"), jak już wspomniałem, zostały skopiowane po wprowadzeniu jedynie niewielkich zmian, które prawdę mówiąc, nie wyszły na dobre. Pomijam już fakt gorszego wykonania kopii. Fakt ten jest tym bardziej przykry, że tego rodzaju usterek (a przynajmniej nie w tym stopniu) nie obserwujemy np. w modelu okrętu podwodnego, wzorowanego na zestawie firmy Revell i w samochodzie



Linia ciągła — prawidłowy obrys kadłuba, linia przerywana — kadłub modelu ISKRY.

osobowym skopiowanym z angielskiego Airfixa. Jeśli chodzi o zmiany, to należy stwierdzić, że kształt „pokrywy kabiny" w zestawie MIG-a jest zupełnie nie do przyjęcia. W zestawie Airfixa osłona też nie była wykonana prawidłowo, jednakże jej kształt o wiele bardziej był zbliżony do oryginału. Poza tym zupełnie nie wytłumaczalny jest fakt dodania dyszy „Pitot'a" na wysięgniku, której samolot MiG-15 w ogóle nie posiadał. Prostszym i zgodnym z rzeczywistością byłoby wykonanie dyszy nadciśnieniowej w formie „piki", którą samolot ten miał zabudowaną w prawym skrzydle.

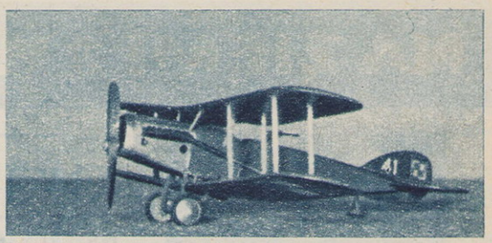
Zdecydowanie się na kopiowanie rakiety przeciwlotniczej „Bloodhound" wydaje mi się raczej niezbyt trafne, bardziej dydaktyczne byłoby chyba skopiowanie zestawu firmy „Monogram" — modelu rakiety orbitalnej z przekaźnikiem telewizyjnym lub statku kosmicznego. Skoro PPK „Ruch" zdecydował się już na cykl samolotów bojowych, to należałoby propagować historię Ludowego Lotnictwa Polskiego i skopiować zestawy tejże firmy w postaci samolotów typu Jak-9 i Il-2.

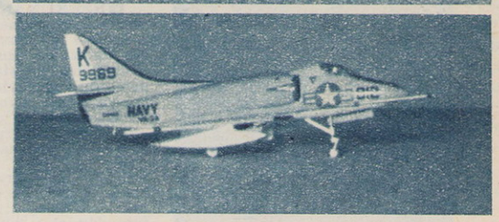
Powiedziałem już, że model „Iskry" jest „plastykowym niewypałem", niestety tak jest i trudno byłoby opisywać wszystkie odchylenia obrysów statecznika kadłuba czy skrzydeł. W zasadzie najlepszym świadectwem prawdziwości mojego twierdzenia będzie rysunek porównawczy obrysu modelu kadłuba „Iskry" naniesiony na prawidłowy obrys kadłuba. Jedynie przekroje kadłuba w środkowej partii są zgodne z planem, natomiast wymiary wzdłuż długości kadłuba są „rozciągnięte". Obrys skrzydeł modelu też pozostawia wiele do życzenia. Kąt zawarty pomiędzy krawędzią spływu a osią podłużną samolotu jest w modelu prawie taki sam jak pomiędzy krawędzią natarcia, a osią podłużną. W oryginale natomiast kradędź spływu leży prawie pod kątem prostym do osi kadłuba, krawędź natarcia jest pod dość ostrym kątem.

Niestety, błędy znalazły się i w części opisowej. Wprawdzie nie ma to wielkiego znaczenia, nie mniej jednak należy i tutaj zwrócić uwagę na stosowanie właściwej nomenklatury. Mam na myśli pkt. 6 instrukcji montażowej. Cytuję: „wkleić lotki ogonowe poziome..." Brawo! Przekonany byłem, że lotki znajdują się tylko w skrzydłach, tymczasem okazuje się, że są także w usterzeniu ogonowym i to do tego poziome. Nie wymagam znajomości takich pojęć jak „ster" i „statecznik", ale bodajże prawidłowe stosowanie tych zasadniczych pojęć — obowiązuje. Zważywszy, że błąd ten powtórzono również w p-kcie 6 instrukcji montażowej MiG-a-15 — sprawa wygląda tym poważniej. Sądzę, że taka instrukcja powinna spełniać rolę elementarza lotniczego i zaznajamiać z najprostszymi określeniami i pojęciami tak, aby każdy mógł sobie przyswoić prawidłowe znaczenie wyrazów i pojęć o samolocie i jego konstrukcji.

Szczupłość miejsca nie pozwala mi na zbyt długie i dokładne omawianie tych spraw. „Iskra" ma skrzydła i kadłub, usterzenie, a czasem na płatach cztery lub dwie brodawki, które imitują silniki, no i oczywiście — solidne podwozie. Tak dalece solidne, że ma średnicę większą od średnicy kadłuba!

ERYK FALCMAN





Dwa modele wytwórni AIRFIX: z lewej Gloster „Gladiator", z prawej „Albatros" z polskimi znakami rozpoznawczymi. U góry: MIG-15 i Bristol F-2B. Powyżej z prawej: Angielski Bristol w polskiej służbie i „Skyhawk" w skali 1:72.

Na uwięzi bez zmian

DNIA 9 maja 1965 r. Aeroklub Poznański zorganizował na lotnisku w Ławicy „Półfinały Mistrzostw Polski Akrobacyjnych Modeli na Uwięzi". Dżdżysta pogoda, wiatr o sile 8—12 m/sek. nie sprzyjały modelarzom.

Otwarcia zawodów dokonał o godz. 10,00 wiceprezes AP Mieczysław Czempiński. Głównym komisarzem sportowym był Czesław Cimoszko ze Szczecina.

W grupie Seniorów startowało 10 konkurentów. Już pierwsze loty wykazały, że jedynie Stanisław Kaźmierowski z Poznania poczynił pewien postęp w technice pilotowania — reszta raczej cofa się. Obrazują to wyniki:

1.	Stanisław Kaźmierowski — Aeroklub Poznański	924	925	—	1849 pkt.
2.	Andrzej Żmidziński — Aeroklub Śląski	727	481	669	1396 „
3.	Sylwester Kujawa — Aeroklub Poznański	872	262	15	1134 „
4.	Stefan Kraszewski — Aeroklub Warszawski	684	339	17	1023 „
5.	Ludomir Nowakowski — Aeroklub Warszawski	83	284	215	499 „
6.	Marian Walaszczyk — Aeroklub Częstochowski	256	207	0	463 „
7.	Jerzy Ostrowski — Aeroklub Częstochowski	143	177	0	320 „
8.	Jerzy Trocki — Aeroklub Ziemi Lubuskiej	0	59	0	59 „
9.	Marian Małecki — Aeroklub Poznański	57	0	0	57 „
10.	Henryk Grzywna — Aeroklub Częstochowski	33	0	0	33 „

Grupa Juniorów

1.	Mieczysław Gajek — Aeroklub Bydgoski	83	83	64	166 „
2.	Marian Jaszewicz — Aeroklub Pomorski	75	67	48	142 „
3.	Andrzej Zawodny — Aeroklub Bydgoski	60	54	79	139 „
4.	Kazimierz Bojańczyk — Aeroklub Włocławski	0	47	90	137 „
5.	Stanisław Tórz — Aeroklub Poznański	44	51	44	95 „
6.	J. Jankowski — Aeroklub Ziemi Lubuskiej	22	45	10	67 „
7.	Jan Szarłat — Aeroklub Włocławski	37	0	13	50 „
8.	E. Wojciechowski — Aeroklub Ziemi Lubuskiej	25	17	17	42 „
9.	Jan Chwieduk — Aeroklub Włocławski	17	8	0	25 „

W tej grupie startowało 12 modelarzy. Wyniki jak widać są bardzo słabe. Jedynie kilku wykonywało pętle i próby lotu na plecach.

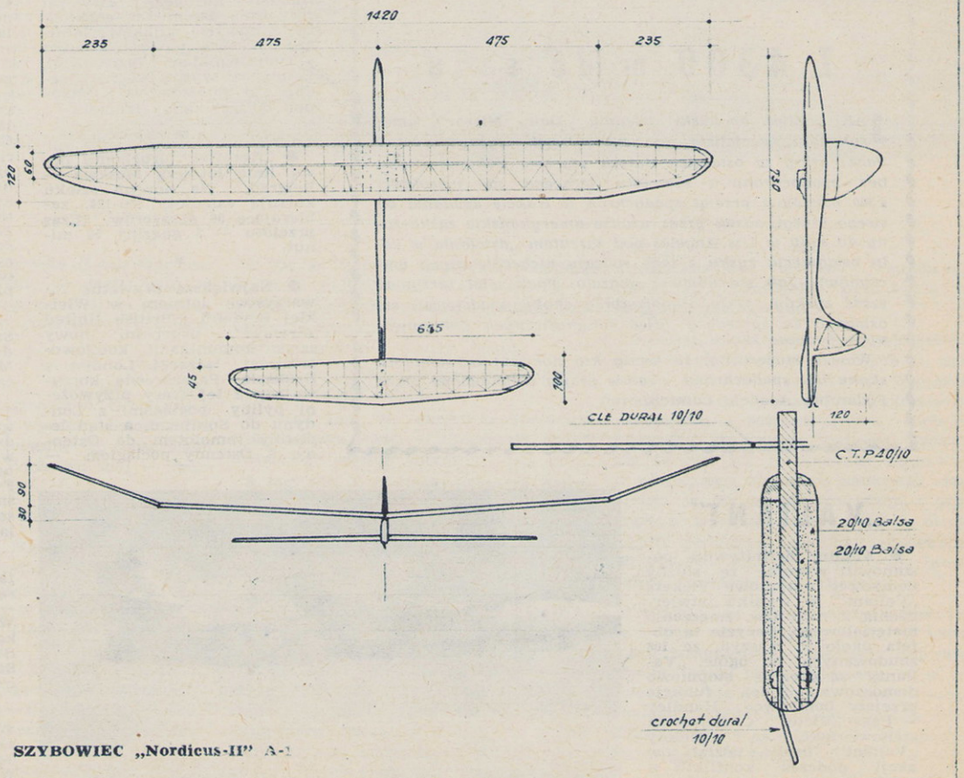
Według oceny głównego komisarza sportowego zawody były dobrze przygotowane i przebiegały sprawnie. Punktacja była ogłaszana niemal bezpośrednio po zakończeniu lotu.

Jakie nasuwają się refleksje?

W tej kategorii modeli na uwięzi, podobnie jak w szybkościowych i wyścigowych, nic nowego się nie dzieje. Zapał wielu młodych modelarzy nie zastąpi materiałów ani silniczków, bez których niestety nie będzie postępu. Tu właśnie tkwi również źródło, że źle przemyślane obozy (przez 3 kolejne lata dla ok. 200 modelarzy) nie dały absolutnie żadnego efektu. ZG APRL winien wyciągnąć z tego odpowiednie wnioski.

JAN BURY

Mały model klasy A-1, opracowany przez Francuza J. Milana. Szybowiec może być budowany przez średniozaawansowanych modelarzy. Powierzchnia skrzydeł 15,63 dcm², powierzchnia usterzenia poziomego 4,74 dcm². Ciężar 150 G. Profil skrzydeł NACA 6 409.



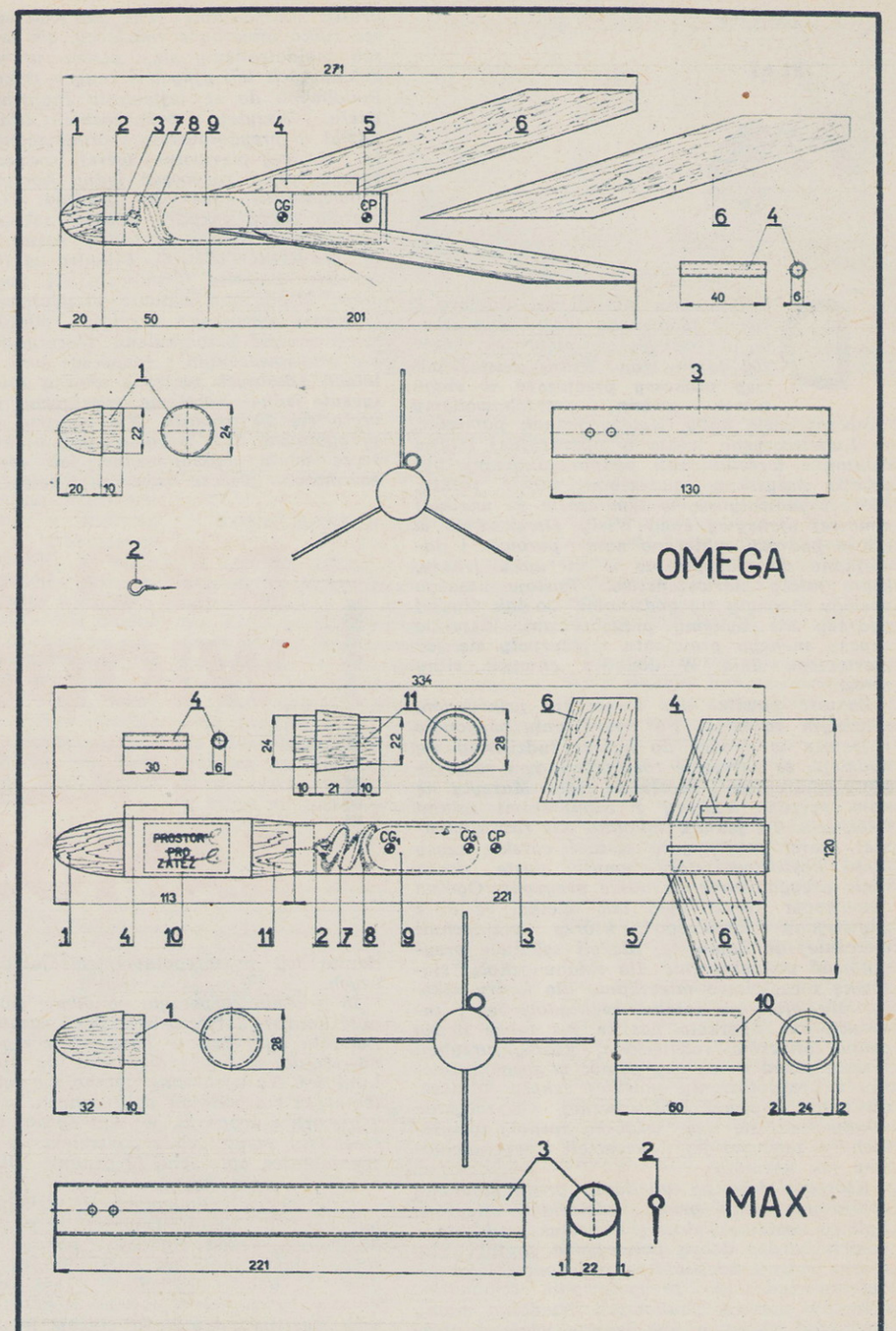
SZYBOWIEC „Nordicus-II" A-1

MODELARSTWO RAKIETOWE I DOŚWIADCZALNY OŚRODEK

ZAGADNIENIE modelarstwa rakietowego wystąpiło po raz pierwszy w 1962 r., kiedy to Doświadczalny Ośrodek Rakietowy Aeroklubu Krakowskiego zorganizował I Zawody Rakiet Amatorskich o memoriał Kazimierza Siemienowicza. Do tego czasu słyszało się jedynie o pewnych próbach czynionych przez poszczególnych modelarzy lotniczych lub też przez amatorów — próbach mniej lub więcej udanych. Słyszało się też o nieszczęśliwych wypadkach, które zmuszały do ujęcia nowego żywiołu, jakim jest modelarstwo rakietowe — w pewne rygory.

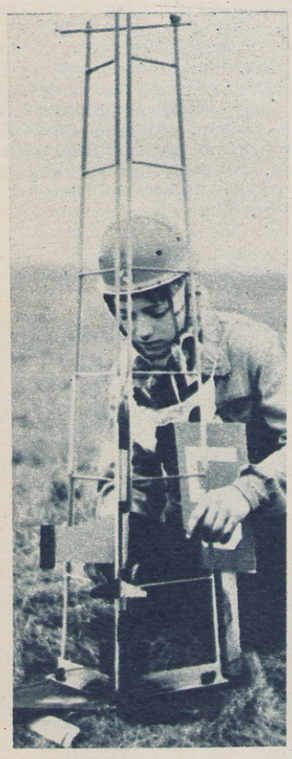
Aeroklub PRL docenił wagę modelarstwa rakietowego i nałożył na DOR już w roku ubiegłym pewne obowiązki w tej dziedzinie. DOR z części tych obowiązków wywiązał się, lecz nie wywiązał się z zasadniczego obowiązku, tj. konstrukcji małego silniczka rakietowego wraz z paliwem. Jak wiadomo, pracownicy DOR w roku ubiegłym byli zaangażowani do innej pracy (zresztą bardzo pilnej i ważnej). Wytworzył się pewien nastrój nieufności w stosunku do DOR, a zwłaszcza do jego możliwości. Wielokrotne tłumaczenie i przedstawianie obiektywnych trudności w opracowaniu silniczka rakietowego oraz paliwa do tego silniczka — pozostawały niezrozumiane. Dopiero na pomoc przyszli nam Czesi. Ściśle mówiąc, jeszcze przed IV Zawodami Rakiet Amatorskich — Wydział Modelarstwa Aeroklubu PRL zorganizował spotkanie w dyrekcji jednego z zakładów przemysłowych, którego celem było nawiązanie współpracy z przemysłem chemicznym w dziedzinie konstrukcji silników i opracowanie receptury paliw do małych rakiet. Spotkanie było bardzo owocne, gdyż obecni na nim zrozumieli, że tego typu opracowania przede wszystkim kosztują trochę pieniędzy, a ponadto wymagają czasu. Czesi, którzy wygrali konkurencje podczas ostatnich zawodów rakietowych, startowali na silniczkach produkcji seryjnej, które przeszły parę tysięcy prób statycznych (o czym chętnie mówili). Nie wiemy jedynie, ile przeszły prób w locie.

Otóż sprawa jest prosta. Jeżeli modelarstwo rakietowe chce się traktować na serio, a chyba tak powinno być — należy stosować do niego wszystkie metody, zarówno naukowe jak i eksperymentalne, stosowane w technice rakietowej. Należy sobie zdać sprawę z faktu, że takie same prawa rządzą rakietą modelarską jak i „prawdziwą" rakietą. Tego samego rodzaju obliczenia będą musiały być stosowane! Obecni na naszych zawodach rakietowych (nie tylko na ostatnich) zdają sobie sprawę, że zagadnienie modelarstwa rakietowego — to nie tylko sprawa konstrukcji silniczków i paliw. To przede wszystkim cały system. Jest rzeczą wprost paradoksalną, że na naszych zawodach startują młodzi, a zawody obsługują dorośli i to z przygotowaniem akademickim. Bez tej obsługi zawody byłyby niczym, tylko zbyt niebezpieczną zabawą.



Dwie interesujące konstrukcje modeli rakiet opracowane w CSRS. Powyżej — rakieta na długotrwałość lotu, niżej rakieta przewidziana do konkurencji ciężarowej (z zasobnikiem na ładunek regulaminowy). Obie rakiety wykonane przy użyciu kartonu, balsy i sklejki. Oznaczenia modelu „Omega": 1 — głowica, 2 — zaczep linek spadochronu, 3 — kadłub, 4 — zaczep dla wyrzutni prętowej, 5 — silnik standardowy (ciąg około 0,5 kG), 6 — usterzenie, 7 — amortyzator, 8 — linki, 9 — spadochron. Model „Max": 10 — zasobnik na ładunek dodatkowy, 9 — spadochron. (wg Modelara)

Foto: St. Jaśko



Mówiąc o IV Zawodach Rakiet Amatorskich i wspominając zwycięstwo Czechów, należy podkreślić bardzo duże zainteresowanie naszych sąsiadów polskim całym systemem startowym i operacyjnym, jak np. zgłaszanie do strefy rozpoczęcia i zakończenia strzelań, pomiarów przy pomocy lunetek TZK itd.

Młody modelarz rakietowy musi być wychowywany w podstawowej dyscyplinie, jaką jest bezpieczeństwo. Musi zdać sobie sprawę z tego, że każde nieprzemyślane działanie może spowodować nieprzyjemne skutki.

Po pierwszym dniu rozgrywek uzupełniliśmy łączność, jako skutek pewnego doświadczenia. Chyba najważniejsze jest to, że każde stanowisko podczas zawodów było obsadzone przez odpowiednich fachowców i to najwyższej klasy. Tyle o IV Zawodach Rakiet Amatorskich.

Chciałbym wspomnieć ponadto o pracach wykonanych przez pracowników DOR, związanych bezpośrednio z zawodami i innych pracach w dziedzinie modelarstwa rakietowego. Z końcem ubiegłego roku opracowano całkowity system startowy; sieci łączności przewodowej i ewent. radiowej sygnalizacji startowej. Wg tego schematu wykonano sieć startową, sygnalizacyjną, stolik startowy i kierownika startu — z odpowiednimi urządzeniami. Opracowanie to wykonali: wiceprezes Jan Bryniarski, Zbigniew Baranowski, mgr Marian Markowski. Zagadnienia łączności były konsultowane z instr. pil. Aleksandrem Potockim, specjalistą w tej dziedzinie.

Z końcem ubiegłego roku opracowano i wykonano pełną dokumentację techniczną standardowej wyrzutni rakietowej modelarskiej wraz z urządzeniem sieciowym oraz kontrolnym. Autorami projektu byli: szef modelarstwa Ireneusz Pudełko oraz mgr inż. Andrzej Ksyk. Wydział Modelarstwa Aeroklubu PRL zlecił wykonanie wyrzutni do LZN-Krosno, jednak dyrekcja zakładu nie była w stanie przyjąć zamówienia z przyczyn technicznych. Obowiązek wykonania 10 sztuk wyrzutni (taka ilość była zaplanowana) spadł na DOR. Zbigniew Baranowski i Jan Płatek wykonali wszystkie wyrzutnie.

W miesiącu kwietniu oraz w pierwszych dniach maja br. instruktor modelarstwa rakietowego DOR Krzysztof Eazylewicz opracował dokumentację i wykonał nowy typ standardowej wyrzutni rakietowej oraz hamownię doświadczalną dla małych silniczków rakietowych. Konstrukcje te są bardzo udane i na pewno będą stosowane w praktyce.

Od 2 do 14 sierpnia br. DOR będzie organizatorem, już po raz drugi, centralnego kursu instruktorów modelarstwa rakietowego. Do kursu przygotowujemy się już dziś gdyż chcemy wprowadzić więcej zajęć poligonowych — zarówno strzelań jak i ćwiczeń pomiarowych. Wielką naszą troską są silniczki rakietowe i paliwa. Obawiamy się bardzo poważnie, że na kursie nasi koledzy latać będą na silniczkach własnej konstrukcji i na dotychczasowych paliwach prochowych, gdyż przemysł nie będzie jeszcze gotów z nowymi konstrukcjami. Chcielibyśmy bardzo rozwinąć zagadnienia automatyki, na co nam wielokrotnie zwracał uwagę mgr inż. Jacek Walczewski. Jest on również zwolennikiem przeprowadzenia badań konstrukcji rakietowych modelarskich naszych kolegów — instruktorów z innych Aeroklubów — w Doświadczalnym Ośrodku Rakietowym w Krakowie. Inicjatywa bardzo cenna i na pewno będziemy ją realizowali. Spadochrony, stosowane w naszych rakietach modelarskich, pozostawiają wiele do życzenia. Zwykle są to małe szmatki, mające pozorować spadochronik. Stąd tyle różnego rodzaju niepowodzeń. Aby temu zaradzić, zwróciliśmy się z prośbą o współpracę do naszego kolegi instr. spadochr. Józefa Dębca.

Przedstawiając powyższe, chciałbym zapewnić redakcję „Skrzydlatej Polski", Zarząd Główny Aeroklubu PRL i wszystkich Czytelników, że sprawy modelarstwa rakietowego postawione są w DOR bardzo poważnie. Zarząd Główny Aeroklubu PRL przekazał na organizację kursu 40 000 zł. Konieczne są jeszcze pieniądze na prace doświadczalne związane z rozwojem modelarstwa rakietowego, które winno stać się szkołą podstawową przyszłych pracowników punktów rakietowego sondażu atmosfery, a nie tylko „szlachetnym hobby" młodych i często nieobliczalnych ludzi.

Kończąc, korzystam z okazji i serdecznie zapraszam redakcję „Skrzydlatej Polski" do odwiedzenia Krakowa w czasie II Kursu Instruktorów Modelarstwa Rakietowego".

Mgr Marian Markowski

Z DZIEJÓW SZKOŁY ORLĄT

DROGA WIODŁĄ PRZEZ ZAMOŚĆ

CZESŁAW GAGAJEK

Publikujemy kolejny fragment wspomnień, których autorem jest płk nawig. Czesław Gagajek.

Do Zamościa dotarliśmy dopiero o świcie 15 grudnia 1944 r. Dla przebycia odległości niewiele ponad 100 kilometrów, którą dzisiaj pociąg osobowy przejeżdża w ciągu trzech godzin, potrzebowaliśmy wówczas dwie doby. Należy jednak pamiętać, że Lubelszczyzna leżała w operacyjnej strefie działań i wszelki ruch podporządkowany był przede wszystkim potrzebom wojsk frontu, które szykowały się w tym czasie do wielkiej zimowej ofensywy znad Wisły. Dwukrotnie w czasie podróży zabierano nam parowóz i doczepiano do transportów w kierunku frontu, które miały pierwszeństwo. Postoje naszego pociągu ciągnęły się godzinami. Do tak długiej podróży nie byliśmy przygotowani. Wszelkie zapasy suchego prowiantu wyczerpały się już pierwszego dnia. W dodatku chwycił silny mróz.

Zamość powitał nas słonecznie jaskrawym, mroźnym rankiem. Po opuszczeniu wagonów i jeszcze w drodze do koszar łudziliśmy się nadzieją, że nareszcie rozprostujemy i rozgrzejemy zmarznięte i skostniałe ciała. Marzyły się nam ogrzane koszary z żołnierskimi salami i łóżkami. Tu jednak spotkało nas rozczarowanie. Stare, pamiętające jeszcze carskie czasy bloki koszarowe stały ponure, puste, zimne i nie przygotowane na nasze przyjęcie. Ogólna dewastacja koszar była tak wielka, że ci z „dywizjonu lotniczego", którzy przyjechali wcześniej do Zamościa, zdążyli zaledwie przygotować pomieszczenie dla sztabu szkoły, stołówkę i częściowo mieszkanie dla kadry szkoły, dla oficerów sztabu, wykładowców i instruktorów. Spotkała nas tu już także liczna grupa oficerów radzieckich, którzy przybyli jeszcze przed nami, aby pomóc w zorganizowaniu i przygotowaniu polskiej szkoły lotniczej do trudnej pracy dydaktycznej. Urządzenie szkoły stało się więc wspólną sprawą wszystkich — zarówno jej nauczycieli i wychowawców jak uczniów.

Któregoś dnia po śniadaniu przed stołówką oczekiwała nowa grupa radzieckich oficerów. Byli to nasi wykładowcy i instruktorzy. Jeden z nich bardzo dobrą polszczyzną spytał: „Kto z was potrafi kreślić i majsterkować? Potrzebujemy ludzi do przygotowania schematów i innych pomocy naukowych. Niedługo mamy rozpocząć naukę, a jest jeszcze wiele do zrobienia. Chętni niech wystąpią".

Przez chwilę zawahałem się. Nigdy z kreśleniem nie miałem nic wspólnego, poza tym, że przejawiałem kiedyś pewne zainteresowanie malarstwem i nawet próbowałem swoich sił w akwarelach. Widząc, że kilku kolegów wystąpiło, odważyłem się i zgłosiłem w charakterze kreślarza. Zostałem przydzielony, z jednym jeszcze kolegą z batalionu technicznego, do starszego lejtenanta Pietuchowa. Szybko nawiązała się między nami doskonała współpraca i wprost serdeczna przyjaźń. St. lejtenant Pietuchow był inżynierem lotniczym. Przyjechał do Zamościa jako wykładowca teorii lotu. Sylwetkę tego wysokiego, silnie zbudowanego mężczyzny o stale uśmiechniętej twarzy, przy tym bardzo dobrego pedagoga i specjalisty lotniczego, pamiętają zapewne wszyscy pierwsi wychowankowie szkoły lotniczej. Od samego zarania brał udział w organizowaniu szkoły. Później wychował dwa, a może nawet trzy „pokolenia" młodych polskich pilotów. Pozostawił po sobie trwałą pamiątkę w postaci podręcznika z teorii lotu, który przez wiele lat był podstawowym wykładem tego trudnego przedmiotu i do dziś zaliczany jest do klasycznych pozycji polskiej fachowej literatury lotniczej.

Pietuchow, jak zresztą większość oficerów radzieckich, szybko przyswoił sobie polskie słownictwo i jakkolwiek miał trudności z mówieniem po polsku, to jednak doskonale nas rozumiał. Dużo słów rosyjskich nie znalazło od razu odpowiednika w języku polskim, a jedynie spolszczono je, zachowując rosyjskie brzmienie. Stąd właśnie powstał tak powszechnie stosowany przez długie lata rusycyzm w słownictwie wojskowym. My zostaliśmy po prostu „kursantami". Tak zwracali się do nas nie tylko oficerowie radzieccy, ale w ten sposób meldowaliśmy się, pisano w rozkazach, dziennikach lekcyjnych i innych dokumentach. Podobnych do st. lejtenanta Pietuchowa było wielu. Wszyscy z poświęceniem brali czynny udział w przygotowaniu i organizowaniu szkoły. Według pierwotnej wersji szkolenie teoretyczne miała rozpocząć jedna kompania uczniów-pilotów już 20 grudnia. Utworzona została także eskadra pilotów szkolenia podstawowego, której dowódcą został kpt. pil. M. G. KOROTIENKO. Eskadra ta (była to 3. eskadra szkolna) formowała się pod Zamościem. Miała ona zadanie przygotować się do przyjęcia pierwszych uczniów - pilotów, którzy mieli przejść przeszkolenie teoretyczne w trybie przyśpieszonym i rozpocząć loty na samolotach szkolnych wczesną wiosną 1945 r. Faktycznie jednak szkolenie teoretycznie nie rozpoczęło się 20 grudnia. Nie zdążono po prostu przygotować bazy szkoleniowej, brakowało jeszcze wielu wykładowców, jak również nie zakończono jeszcze ostatecznej selekcji kandydatów wg poszczególnych specjalności lotniczych.

18 grudnia rozpoczęła ponownie swą działalność komisja lotniczo-lekarska i egzaminacyjna. Badania były jeszcze bardziej szczegółowe niż na Majdanku i zróżnicowane wg specjalności lotniczej. Na egzaminie pytano nie tylko z matematyki i zagadnień politycznych, ale również z historii i geografii. Wyniki egzaminów, a raczej listy przyjętych z podziałem na określone specjalności, ogłoszono 22 grudnia. Okazało się, że w wyniku tej dalszej selekcji wielu nie zostało zakwalifikowanych do szkoły. Musieli oni opuścić Zamość i wrócić z powrotem na Majdanek. Przed Komisją ponowiłem próbę przeniesienia mnie na kurs pilotów, tym bardziej, że dobrze wypadłem przed komisją lekarską i otrzymałem najwyższą kategorię zdrowia, bez ograniczeń do służby w powietrzu. W odpowiedzi usłyszałem, że potrzebni są nam również „szturmani", że posiadam odpowiednie ku temu warunki, gdyż dobrze zdałem egzaminy z wszystkich przedmiotów, „a szturman, to musi znać dużo teorii" — zakończył mój rozmówca. W ten sposób ostatecznie zostałem przyjęty do szkoły lotniczej na kurs obserwatorów.

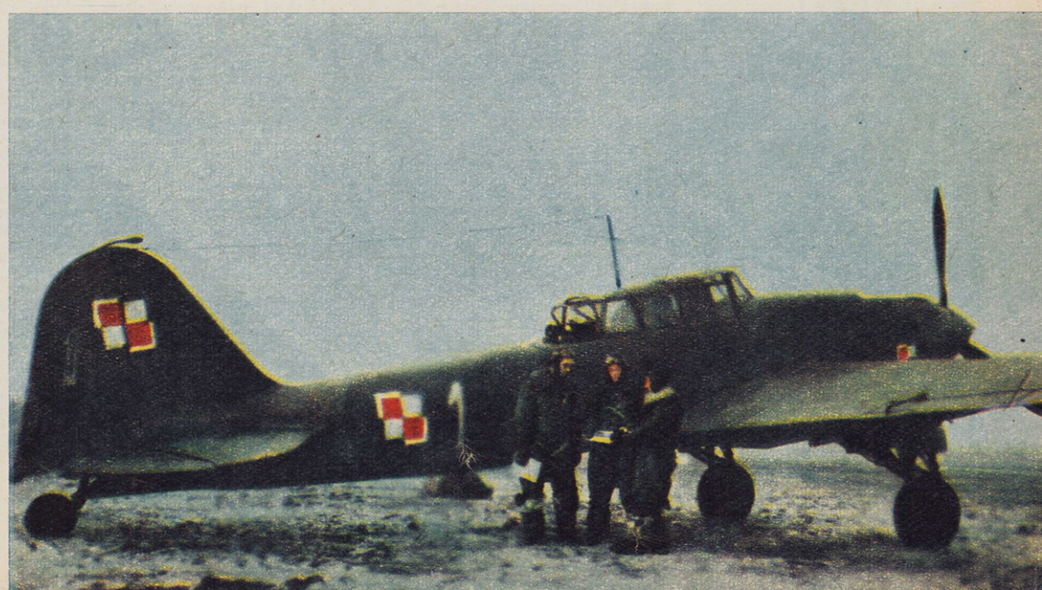
W międzyczasie nadeszły święta Bożego Narodzenia. Były to pierwsze święta od 1938 roku obchodzone w częściowo już wolnej ojczyźnie, po przeszło pięciu latach mrocznej okupacji.

Niezależnie od tego, że są to święta kościelne, mają one u nas zawsze charakter swego rodzaju świąt rodzinnych i obchodzone są z określoną tradycją, zarówno przez wierzących jak i niewierzących. Kojarzą się z nimi wspomnienia rodzinne, wspomnienia minionych lat, różnych przeżyć własnych i najbliższych osób. Składamy sobie wzajemnie życzenia, dajemy upominki, robimy różne niespodzianki, szczególnie tym najmłodszym pociechom. Dla nas święta te w 1944 roku były zarazem pierwszymi świętami spędzonymi w żołnierskim gronie, które zastępowało nam teraz rodzinę. Tylko nieliczni mieszkający w najbliższej okolicy otrzymali przepustki i wyjechali do domów. Dla pozostałych urządzono tradycyjną wieczerzę wigilijną.

W stołówce, w sali jadalnej, stała choinka przybrana watą i wycinkami z papieru oraz stoły przygotowane dla przyjęcia jednocześnie całego batalionu. Stoły były dość bogato zastawione, jak na trudne warunki aprowizacyjne tego okresu. Może tylko potrawy nie były zbyt tradycyjne, jak np. przypiekana kiełbasa z kaszą, ale na to nikt nie zwracał najmniejszej uwagi. Przed każdym leżał także opłatek oraz w blaszanych czarnych kubkach, które po raz pierwszy pojawiły się na stołach, podano po sto gramów wódki, co było oczywiście największą niespodzianką. Do jednego stołu usiedli z nami nasi wychowawcy i nauczyciele — oficerowie radzieccy. Niektórych widzieliśmy pierwszy raz. Jak się później okazało, byli to nasi dowódcy batalionu, kompanii, różni wykładowcy. Wieczerza rozpoczęła się od krótkiego przemówienia ppłka Bezlepkina, który zdaje się był wówczas komendantem zamojskiego garnizonu szkolnego. Nawiązując w swym przemówieniu do wydarzeń historycznych, które połączyły nas przy tym stole wigilijnym, oraz do warunków istniejącej rzeczywistości, życzył wszystkim, abyśmy przyszłe święta obchodzili już w pokoju wśród najbliższych, aby już raz na zawsze przebrzmiał huk armat i świst spadających bomb. Nam, kursantom, życzył pomyślnego rozpoczęcia nauki i dobrych „uspiechów". Wystąpienie swe zakończył toastem na cześć jak najszybszego zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami oraz przyjaźni polskich i radzieckich żołnierzy.

27 grudnia nastąpił ostateczny podział w batalionach wg specjalności lotniczych. Bataliony zachowały strukturę kompanijną. Kompanie natomiast podzielone były na grupy szkolne, które w przybliżeniu równały się plutonom (były nieco mniejsze). W pierwszym batalionie lotniczym były trzy kompanie szkolne: pierwsza i druga — pilotów (po pięć grup szkolnych w każdej kompanii) oraz trzecia — obserwatorów i strzelców (dwie grupy obserwatorów, dwie grupy strzelców pokładowych i jedna grupa strzelców radiotelegrafistów). W drugim batalionie technicznym było ogółem 22 grupy szkolne różnych specjalistów: mechaników silnikowych, uzbrojenia, osprzętu, radia i innych. Jak się później okazało, szkolenie lotnicze rozpoczęło ogółem około tysiąc ludzi. Tego samego dnia po południu odbyła się pierwsza zbiórka całego batalionu. Przed frontem stanął szczupły oficer w stopniu lejte-

Po locie na strzelanie powietrzne z samolotu Il-2 (zwanego przez hitlerowców „czarną śmiercią"). Pilot-instruktor (z prawej) omawia wykonanie zadania z podchorążymi Józefem Szyprem i Józefem Siedleckim. Dęblin, lipiec 1945 r.



Czerwiec 1946 rok. Grupa podchorążych-obserwatorów przed zajęciem miejsc w samolocie Szcze-2 w celu wykonania skoku ze spadochronem. Skokami kierował por. Tadeusz Litwiński. Drugi z prawej autor wspomnień.

nanta i po komendzie „smirna" donośnym głosem ogłosił:

— Ja wasz komandir bataliona, moja familia Szlomin.

Mieliśmy więc pierwszego dowódcę batalionu. Jak się później okazało, człowieka bardzo energicznego, surowego i wymagającego, niezwykłego pedanta w sprawach porządku koszarowego i wyglądu zewnętrznego żołnierzy. Sam był zawsze zapięty na „ostatni guzik", starannie wygolony, co jeszcze bardziej uwidaczniało głęboką szramę na policzku, niczym ślad po stoczonym pojedynku na szable. Mówił krótko. Po przedstawieniu się i sprecyzowaniu, swoich wymagań dyscyplinarnych, przedstawił nam kolejno dowódców kompanii. Dowódcą trzeciej kompanii, w której ja się znalazłem, został starszy lejtenant AMIELIN. Był to człowiek spokojny i wydawał się pod niektórymi względami przeciwstawieniem lejtenanta Szlomina. Potrafił szybko nawiązać z nami kontakt, lecz był chyba zbyt tolerancyjny, a może nawet zbyt koleżeński, jak na stosunki między przełożonym - dowódcą, a podwładnym. Oczywiście, taka sytuacja nie sprzyjała utrzymaniu, a raczej wprowadzeniu dyscypliny i stworzeniu z nas wojska. Po pewnym czasie został przeniesiony i dowódcą naszej kompanii został starszy lejtenant KORPACZOW. Sylwetka tego dowódcy na długo związała się później ze szkoła. Był bardzo lubiany za swoją troskę o żołnierza, za umiejętne, przyjazne podejście przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiej wymagalności i dyscypliny. Czasem wprost denerwujące było opanowanie, spokój i cierpliwość, której można mu było zazdrościć. Bardzo lubił muzykę i pieśni żołnierskie, co oczywiście nie zawsze spotykało się z naszej strony z odpowiednim uznaniem, gdyż zamęczał nas nauką tych pieśni przy każdej okazji, a najchętniej podczas wieczornych „spacerów" przed capstrzykiem. Zżyliśmy się bardzo z „naszym starszym lejtenantem", jak zwykliśmy go nazywać z tej chociażby racji, że sam często używał zwrotu „ja wasz starszy lejtenant". Znany był również z tego, że nosił buty o niezwykle marszczonych w harmonijkę cholewach. Niejednokrotnie przy różnych okazjach spychał cholewy w dół, aby tworzyły jeszcze większą harmonijkę. Takie już były jego upodobania — a kto ich nie ma?

28 grudnia przyjechał do szkoły zastępca naczelnego dowódcy Wojska Polskiego do spraw politycznych, generał brygady Aleksander Zawadzki. Zebraliśmy się wszyscy w olbrzymiej sali, zdaje się w dawniejszej ujeżdżalni koni, aby wysłuchać jego przemówienia. Mówił powoli, wyraźnie, zrozumiale.

„Zwracam się do Was, jako do podchorążych Zjednoczonej Wojskowej Szkoły Lotniczej Wojska Polskiego, która powstaje dzięki pomocy Armii Czerwonej na bazie 6 Radzieckiej Szkoły Lotniczej. Pamiętajcie, że macie zostać oficerami Wojska Polskiego demokratycznej Polski, a być oficerem, to wielki zaszczyt i obowiązek, którego wypełniania wymagać będzie Wasza służba w lotnictwie. Waszym podstawowym obowiązkiem jest w tej chwili sumiennie i dobrze przygotować się do ostatecznego rozgromienia hitlerowskiego najeźdźcy, a po ostatecznym zwycięstwie stanąć na straży demokracji i praw ludu pracującego — tego oczekuje od Was Ojczyzna".

Następnie generał Zawadzki naświetlił stanowisko odradzającej się Polski w nowej sytuacji historycznej, wyjaśnił podstawowe założenia polityki wewnętrznej i zagranicznej oraz scharakteryzował nową epokę historyczną, którą otworzy zwycięstwo nad faszyzmem. Przemówienie generała zrobiło duże wrażenie. Zwracając się do nas przez „podchorążowie" — nadał nam niejako ten tytuł, tym bardziej, że nie był on nigdy oficjalnie nadany w żadnym dokumencie.

Wreszcie zostaliśmy umundurowani. Nastąpiło to 30 grudnia. Otrzymaliśmy nie licząc bielizny drelichowe mundury koloru khaki, brezentowe buty z cholewami i płaszcze koloru szarostalowego. Płaszcze upodobniały nas najbardziej do lotników. Aby jednak nie było żadnych wątpliwości, na kołnierzach przyszyliśmy żółte wstążeczki nawiązując uparcie do koloru, który kiedyś nosili polscy lotnicy. Naramienniki płaszczy i mundurów obszyliśmy sznurkiem białym bądź też biało-czerwonym — w zależności od tego, jaki można było dostać u miejscowych sklepikarzy. W ten sposób staliśmy się stuprocentowymi podchorążymi. Nie było wprawdzie co do tego żadnego rozkazu, lecz również nikt nie zabraniał. Wszyscy jakoś samorzutnie uzupełnili swoje umundurowanie tak, że wyglądaliśmy względnie jednolicie.

Następnego dnia, w ostatni dzień 1944 roku, odbył się pierwszy apel szkoły i jednocześnie przegląd obydwu batalionów szkolnych. Przeprowadzał go pełniący obowiązki komendanta szkoły ppłk GOŁOBORODZKO wraz z szefem sztabu szkoły ppłk NAGANOWEM. Trzeba przyznać, że w nowym umundurowaniu prezentowaliśmy się nieźle. Na apelu stanęli także nasi wychowawcy i nauczyciele - wykładowcy i instruktorzy radzieccy.

Nowy rok 1945 spotkaliśmy przy pracy. Trzeba było ostatecznie zakończyć urządzenie przynajmniej kilku sal wykładowych, gdyż 2 stycznia rozpoczynał się rok szkolny. W dniu tym rozpoczęły naukę grupy pilotów. Początkowo mieliśmy rozpocząć wszyscy jednocześnie, jednakże nie udało się przygotować dostatecznej ilości sal wykładowych, w których brakowało szyb, stołów i innego sprzętu kwaterunkowego oraz szkoleniowego. Nie przybyli również jeszcze wszyscy wykładowcy. Szczególnie opóźniali się ci, którzy przybywali z dalekich szkół radzieckich wraz z niezbędnymi pomocami naukowymi. Większość wykładowców i pomocy naukowych przybyła do Zamościa aż z krańca Europy — ze Czkałowskiej Wojskowej Szkoły Lotniczej. Stamtąd transportowano dosłownie wszystko, od płatowca i silnika przez działka i karabiny lotnicze, modele bomb, radiostacje aż do najdrobniejszego sprzętu, schematów (często już oprawionych), podręczników, regulaminów, instrukcji itd. Wystarczy sobie uświadomić odległość Zamościa do wschodnich granic Europy, warunki surowej zimy, zniszczenia, jakie pozostawiła po sobie straszna lawina wojenna, która nie tak dawno przetoczyła się przez te tereny, oraz fakt, że przede wszystkim trzeba było zapewnić dowóz sił i środków dla walczącego frontu, aby zrozumieć ogrom wysiłku organizacyjnego i pomocy materialnej, technicznej, kadrowej i innej, jaką okazał Związek Radziecki w zorganizowaniu i prowadzeniu pierwszej polskiej szkoły lotniczej.

Transporty sprzętu szkoleniowego docierały do Zamościa drogą kołową, a często drogą powietrzną setki, a nawet tysiące kilometrów. Kiedyś znalazłem się w grupie podchorążych, która skierowana została do prac przy wyładunku samolotu. Pojechaliśmy samochodem. Na lądowisku stał już samolot przypominający swym wyglądem olbrzymią przedpotopową ważkę czy też jakiegoś innego latającego gada. Był to samolot „Szcze-2" (popularnie zwany później przez nas „szczuką").

O objęciu stanowiska pierwszego komendanta Zjednoczonej Wojskowej Szkoły Lotniczej Wojska Polskiego przez generała Smagę — dowiedzieliśmy się oficjalnie na zbiórce porannej w dniu 9 stycznia, kiedy to odczytano nam specjalny rozkaz Szkoły. Pełniący dotychczas obowiązki komendanta szkoły — ppłk Gołoborodzko został zastępcą komendanta do spraw wyszkolenia lotniczego. Generał brygady Józef SMAGA przyszedł na stanowisko komendanta szkoły bezpośrednio z frontu. Z pochodzenia był Polakiem, służącym w Armii Czerwonej. Mówił dość dobrze po polsku. Z chwilą formowania się polskich jednostek lotniczych w Związku Radzieckim przeszedł do Wojska Polskiego i przywdział polski mundur, w przeciwieństwie do tych oficerów radzieckich, którzy z braku oficerów polskich zostali tylko oddelegowani tymczasowo do jednostek polskich i nosili mundury radzieckie. Generał SMAGA początkowo był dowódcą 2 pułku nocnych bombowców „Kraków", a od sierpnia 1944 roku dowódcą polskiej mieszanej dywizji lotniczej, w której skład wchodził 1 pułk myśliwski „Warszawa", 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" i 3 pułk lotnictwa szturmowego. O tym wszystkim dowiedzieliśmy się oczywiście później, wówczas w styczniu wiedzieliśmy tyle, że generał SMAGA jest Polakiem i że przyszedł z polskiej jednostki frontowej. Niezależnie od garnizonu szkolnego położonego w mieście, trzeba było zapewnić warunki 3 eskadrze szkolnej na lądowisku i ochraniać tam samoloty. Na ogół chętnie jeździliśmy na wartę na lądowisko. Tam czuliśmy się bardziej „bojowo", tam zawsze się coś działo. Wartownia mieściła się w typowej ziemiance. Posterunki rozstawione były przy samolotach, zbiornikach benzyny, warsztatach. Ochranialiśmy nie tylko samoloty szkolne 3 eskadry, ale także często przylatywały tu średnie bombowce frontowe Pe-2, a nawet lądowały ciężkie bombowce dalekiego zasięgu Il-4. Lądowisko służyło jako etapowe lotnisko podskokowe, skąd startowały nocne wyprawy bombowe w głąb terytorium Niemiec i innych krajów okupowanych. Czasem stojąc na posterunku obserwowaliśmy ich start przed zapadnięciem zmroku. Silniki ciężko pracowały, samoloty długo toczyły się po polu startowym, zanim z ciężarem kilka ton ładunku oderwały się od ziemi i poleciały na zachód. Wracały po północy lub nad ranem, lub nie wracały w ogóle. Dowiedzieliśmy się, że w niektórych przypadkach po zrzuceniu bomb nad celem gdzieś w głębi Rzeszy samoloty radzieckie nie wracały do macierzystej bazy, lecz leciały dalej na zachód lądując na wyznaczonych lotniskach Anglii. Wracając z Wysp Brytyjskich ponownie zabierały bomby i „po drodze" obdarowywały Rzeszę Niemiecką kolejnym upominkiem. Podobne loty „wahadłowe" w ramach operacji lotniczej, nazywanej „nożycami", wykonywało także amerykańskie strategiczne lotnictwo bombowe. Miało ono swoją bazę na Ukrainie w okolicach Połtawy. Dwukrotnie miałem możność widzieć amerykańskiego „Liberatora", raz w powietrzu jeszcze w Majdanku, kiedy przelatywał na małej wysokości nad Lublinem, wywołując najpierw panikę — myślano, że to niemiecki nalot — a później sensację, gdy okazało się, że to samolot amerykański. Mówiono, że był uszkodzony i szukał dogodnego miejsca do lądowania. Była to chyba prawda, gdyż później, kiedy przyjechaliśmy do Zamościa, na lądowisku stał właśnie czterosilnikowy bombowiec strategiczny typu „Liberator". Szukano nawet wśród nas kogoś ze znajomością języka angielskiego. Znalazł się kolega Renek Mariańczyk, który przez pewien czas pełnił funkcję tłumacza przy załodze amerykańskiej.

(Materiały publikowane po raz pierwszy)

Z TAJNYCH AKT PZL 1929 — 1933

LESZEK KOMUDA

Dokończenie z poprzedniego numeru

Przewidywano ewentualną umowę na 24 samoloty P-11 z silnikami Gnome-Rhone w cenie po 19 500 dol. Tureckie lotnictwo okazywało przy tym duże zainteresowanie, polegając na kontroli odbiorczej naszego Departamentu Lotnictwa.

Spodziewano się także zamówień: z Grecji (na 24 maszyny), ze Szwecji (20 maszyn) i ewentualnie z Jugosławii. Na posiedzeniu w dniu 18.III.1932 r. (nr 39) podano, że Turcja odłożyła sprawę zakupu płatowców PZL. Na decyzję tę wpłynął dumping amerykańskiej firmy (prawdopodobnie Curtiss'a). Ponadto sprawą zakupu płatowców typu „P" i licencji zainteresowała się Japonia, a Portugalia rozważała ewentualne kupno 30 maszyn.

Na następnym posiedzeniu (18.IV.1932 r.) podano, że w czasie pobytu dyrektora PZL w Bukareszcie odbyła się tam konferencja z przedstawicielami czechosłowackiej firmy Walter, która interesowała się kupnem licencji płatowca pościgowego i dla bliższego zapoznania się z produkcją przysłała do Warszawy swego inżyniera. Sprzedaż planów, specyfikacji i praw patentowych miała przynieść sumę 250 000 zł plus opłaty: za pierwsze 50 szt. po 5 000 zł, za dalsze 50 szt. po 3 000 zł, za wszystkie następne po 2 000 zł.

Posiedzenia nr 41, 42, 43 i 44 dotyczyły spraw nie związanych z płatowcami pościgowymi. Dopiero w dniu 16.IX.1932 r. na posiedzeniu nr 46 (protokółu nr 45 — brak) omawiano sporo ciekawych spraw. Sprawa umowy z Rumunią ucichła ze względu na zmiany w rządzie rumuńskim. Nowy podsekretarz stanu do spraw lotnictwa Rumunii Irimescu wysunął propozycję ewentualnej produkcji licencyjnej płatowców PZL w IAR z tym, że w początkowym okresie zakład robiłby montaże z części produkowanych w Polsce. PZL po uzgodnieniu z Departamentem Lotnictwa uznały tę sprawę za możliwą, pod warunkiem zakupu 30 samolotów całkowicie wyprodukowanych w kraju. W Portugalii ze względu na to, że występowała tam dosyć silna konkurencja angielskiej firmy Fairey, zdecydowano się zademonstrować płatowiec w Lizbonie. W tym celu kpt Kuzian na płatowcu P-11 wyleciał pod koniec sierpnia z Zurychu do Lizbony. Po odbyciu prób i lotach (również pilotów portugalskich) płatowiec ten wg cichego porozumienia (na mocy decyzji Gubernatora wojskowego Lizbony) miał być zarekwirowany wraz z silnikiem za cenę około 160 000 zł. Pokwitowanie z przejęcia samolotu zostało wręczone dyr. Rumbowiczowi. Program rządu portugalskiego przewidywał nabycie 45 samolotów pościgowych, jednak ze względów finansowych (mogli kupować tylko za gotówkę) zdecydowano o kupnie 5 płatowców. Ponieważ silniki „Jupiter" były produkowane w Portugalii, więc proszono o złożenie oferty tylko na same płatowce. O decyzji zakupu polskiego płatowca miała decydować komisja złożona z 12 osób. 9 członków komisji miało być za polskim płatowcem, 2 — za płatowcem Fairey (nie demonstrowanym).

W czasie pobytu we Francji dyr. Rumbowicz uzyskał w firmie Gnome-Rhone korzystną ofertę na silnik „Mercury-IV 2S". Silnik ten miał być zakupiony z pieniędzy uzyskanych za sprzedany płatowiec w Portugalii (2100 funtów szterl. za silnik). Ponadto dyrektor tej firmy — Weiller zaproponował, aby samolot P-11, który miał być demonstrowany w Paryżu, latał z silnikiem Gnome-Rhone K9, co miało spotkać się, jego zdaniem, z bardziej sympatycznym przyjęciem niż polski płatowiec z angielskim silnikiem lub silnikiem licencyjnym produkcji polskiej. Z propozycją tą zgodził się dyr. Rumbowicz i obiecał ją spełnić. Firma miała dać silnik i ponieść koszty jego transportu.

Dalsza propozycja francuska, to zabudowa w płatowcu P-11 najnowszego silnika tej firmy K-14 o mocy 725 KM (na wysokości 4 000 m) i zademonstrowanie go wojskowym władzom Francji. Koszty tej demonstracji miał ponieść dyr. Weiller. Ponieważ jednak Rumbowicz zastrzegł, że zabudowa silnika o większej mocy wymaga poważnych modyfikacji płatowca, Weiller i tu zgodził się ponieść część kosztów, proponując początkowo sumę 100 tys. Fr fr, a potem sumę tę podniósł do 150 000 Fr fr, z warunkiem natychmiastowej wypłaty po dojściu do zgody. Suma ta miała być zwrócona w przypadku sprzedaży płatowca. Zainteresowanie firmy Gnome-Rhone wynikało stąd, że rząd Francji poszukiwał płatowca pościgowego i zamówił 13 prototypów, z których żaden nie miał silnika tej firmy. Rada Administracyjna PZL zaakceptowała tę transakcję, wysuwając wnioski, że duże zainteresowanie i zaangażowanie finansowe firmy Gnome-Rhone świadczy o tym, że płatowiec P-11 ma poważne szanse na francuskim rynku.

Na posiedzeniu z dnia 24.IX.1934 r. (nr 47) i dalszych omówiono sprawę realizacji bieżących zamówień. A więc 110 płatowców zamówionych przez Departament Lotnictwa było prawie gotowych do ostatecznego montażu. Wynikły kłopoty z uzbrojeniem i z powodów niedostarczenia terminowego silników z zakładów Skody. W rezultacie do końca 1932 r. oddano tylko 5 samolotów P-11, zaś 49 jedynie zafakturowano, a nie zdążono oblatać i przekazać wojsku.

W protokóle nr 50 z posiedzenia w dniu 20.I. 1933 r. podano m. in., że starania o sprzedaż płatowców w Lizbonie trwały dalej i miały być podjęte przez wybierającego się tam ówczesnego ministra Perkowskiego.

Japonia, za pośrednictwem firmy „Deutscher Bussard", zwróciła się do PZL o nabycie licencji na płatowiec pościgowy. Attaché wojskowy ambasady Japonii w Warszawie, płk Hato, miał jechać do Japonii i tam zreferować tę sprawę swemu rządowi. Dyr. Rumbowicz podczas kolejnej podróży do Francji i po rozmowie z dyr. Weillerem przekonał się, że prezentacja przez PZL płatowca P-24 we Francji pociągnęłaby znaczne koszty i nie dałaby oczekiwanych rezultatów, ze względu na to, że Wydział techniczny lotnictwa Francji musiał oddać zamówienia w firmie francuskiej. Ponieważ firma Gnome-Rhone, jako wytwórnia silników, nie mogła demonstrować płatowca, uradzono, że oficjalnej prezentacji P-24 dokona firma Aeroplanes Bernard, której udziałowcem był Weiller. PZL zadecydowały o wysłaniu odpowiedniej umowy tej firmie. W związku z wyjazdem do Bukaresztu ówczesnego ministra Arciszewskiego, zwiedził on wytwórnię PZL i podjął się prowadzenia dalszych rozmów dotyczących umowy z Rumunią.

Dnia 24.11.1933 r. Szef Departamentu Lotnictwa i Kierownik Zaopatrzenia Lotniczego wyjechali na zaproszenie rumuńskiego podsekretarza stanu do spraw lotnictwa Irimescu w celu omówienia zamówień na płatowce. Na spotkaniu tym Irimescu zakomunikował, że zapadła decyzja zakupu w PZL 50 samolotów P-11 z silnikami Gnome-Rhone K9 o mocy 525 KM. Przy czym uwzględniono, że

— termin dostawy nastąpi w ciągu 5—6 miesięcy od daty podpisania umowy, a w 8 tygodni po dostarczeniu silników z firmy Gnome-Rhone.

— odbiór jakościowy odbędzie się w Warszawie, ilościowy w Jassach.

— cena jednostkowa ma wynosić 73 000 zł za szt., plus zwrot kosztów w związku z zamówieniem — 202 000 zł, plus koszty sporządzenia rysunków i dokumentacji dotyczącej licencji (licencję odstąpić miano bezpłatnie) — 246 000 zł, co razem wynosiło 450 000 zł, a w ostatecznym przeliczeniu podnosiło cenę płatowca do 82 000 zł za sztukę.

Jeżeli chodzi o sprawy odbioru, to Rumuni chcieli początkowo, aby płatowce dostarczał im Departament Lotnictwa, na co ten nie chciał się zgodzić. Ostatecznie płatowce dostarczać miały PZL, a Departament Lotnictwa miał tylko potwierdzić identyczność tych płatowców z dostarczanymi dla polskiego lotnictwa. Ostatecznie umowę podpisaną przez PZL i Irimescu przedłożono Radzie Administracyjnej na posiedzeniu 20.III. 1933 r. (Nr 54). Umowa ta miała być zatwierdzona przez Radę Ministrów i Ministerstwo Wojny Rumunii. Pierwsze dostawy płatowców dla Rumunii były tematem posiedzenia w dniu 11.X.1933 r. (nr 59), przy czym zwrócono uwagę na niedotrzymanie ze strony rumuńskiej terminów płatności. Ponadto poruszono sprawę wypadku P-24, który miał miejsce na skutek pęknięcia w powietrzu śmigła produkcji francuskiej. W związku z tym okazało się konieczne wysłanie silnika do Paryża, celem zbadania jego stanu i ewentualnej zamiany.

Turcja prowadząc dalej sprawę potrzebnego im myśliwca wybrała cztery typy (polski P-11 lub P-24, czechosłowacki, francuski i angielski). Po otrzymaniu od wytwórni szczegółowych danych, miała wybrać dwa i powołać odnośne firmy do konkurencji ofertowej. Plany tureckie, jak przypuszczano, miały dotyczyć dostawy na 60 płatowców, przy czym dostawy te miały być związane z uruchomieniem warsztatów w Cezarei, należących do rządu tureckiego, a zorganizowanych w swoim czasie przez Niemców od Junkersa.

W ostatnim (nr 60 — 27.XI.1933 r.) protokóle z tego zbioru podano jeszcze, że 5.XII.1933 r. miała być złożona oferta w Belgradzie na 20 płatowców PZL.

Tyle mówią tajne dokumenty przedwojennego PZL.

Pierwsza partia przedwojennych samolotów myśliwskich P-24A, przygotowana do przekazania stronie tureckiej przez pracowników kontroli Polskich Zakładów Lotniczych w Warszawie. Zdjęcie ze zbiorów R. Kaczkowskiego.

Uważam, że podane wyżej fakty, aczkolwiek szczątkowe i przez to niepełne, wyjaśniają jednak wiele spraw, a przede wszystkim najważniejszą — jak przebiegała rzeczywista ewolucja serii płatowców od P-1 do P-24. Przy okazji podaję dosyć ciekawą informację dotyczącą powstania „Karasia" (PZL-23). Otóż na posiedzeniu w dniu 18.II.1932 r. (nr 39) poruszono sprawę niedostatecznego pokrycia kosztów budowy 3 płatowców PZL-19 realizowanych na zamówienie Ministra Komunikacji. Jednak dyr. Rumbowicz zaproponował, aby nie brać pod uwagę tej sprawy, bo wytwórnia odnosi korzyści innego rodzaju. Przy budowie płatowca PZL-19 zastosowano bowiem nowy, bardzo interesujący układ konstrukcji skrzydeł, opracowany przez inż. Franciszka Misztala przy udziale prof. Hubera. Przeprowadzone próby statyczne potwierdziły założenia teoretyczne z doskonałym wynikiem. Ta konstrukcja miała być użyta przy budowie wielomiejscowego płatowca bojowego (jak się potem okazało P-23).

WIESŁAW JAKÓB — Kąty Wrocławskie, ul. Okrzei 10, pow. Wrocław. Ma lat 15 i jest uczniem Szkoły Rzemiosł Budowlanych. Interesuje się lotnictwem oraz astronautyką. Jest stałym Czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" i członkiem koła lotniczego. Pragnie korespondować z koleżankami i kolegami o podobnych zainteresowaniach oraz z absolwentami Oficerskich Szkół Lotniczych.

BOHDAN ZGORZELSKI — Namysłów, ul. Oławska 13a, woj opolskie. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Posiada pokaźny zbiór książek i znaczków o tematyce lotniczej. Szczególnie interesuje się jednak samolotami współczesnymi.

Pragnie nawiązać kontakt z koleżankami i kolegami z kraju i zza granicy o podobnych zainteresowaniach. Może korespondować w języku polskim i rosyjskim.

KRZYSZTOF GAWRON — p-ta Prawno, pow. Opole Lubelskie, woj. lubelskie. Ma lat 15. Interesuje się zagadnieniami związanymi z lotnictwem i modelarstwem. Czyta wiele książek z tej dziedziny. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski".

Pragnie nawiązać korespondencję z koleżankami i kolegami o podobnych zainteresowaniach.

KRZYŻÓWKA LOTNICZA

POZIOMO: A1 — drążek sterowy; A8 — kanadyjski pilot myśliwski z I wojny światowej; C4 — materiał używany przy budowie szybowców; D1 — suw silnika; D10 — splata się z niego linki napędu sterów; E5 — w meteorologii może być ciepły, chłodny lub zokludowany; G2 — figura akrobacji podstawowej; G8 — polski samolot holujący; J5 — może być Pitota; J1 — dawna nazwa rakiety sygnalizacyjnej; I10 — może być wykładowa lub operacyjna; K4 — układ samolotu; M8 — szereg balonów, powiązanych stalowymi linkami, utrudniających bombardowanie.

PIONOWO: 1A — część silnika; 1H — jeden z najsławniejszych pilotów francuskich okresu międzywojennego; 3D — naturalny satelita Ziemi; 4D — przedwojenny, jednooki pilot amerykański, wsławił się przelotami dookoła świata; 4J — pionier lotnictwa francuskiego, konstruktor samolotu „Avion" z dwoma silnikami parowymi; 5E — element instalacji paliwowej; 7B — przednia część skrzydła; 7H — oszronione grudki lodu o małej średnicy; 9E — może być nawigacyjna; 10A — nazwa samolotów myśliwskich budowanych we Francji w czasie I wojny światowej. Samoloty te używane były w lotnictwie polskim; 10J — mieszanina metali; 11D — wynpsi sputnika na orbitę; 13A — oddział wojska, 13H — polski jednomiejscowy szybowiec szkolny.

Litery, które znajdują się w kratkach oznaczonych liczbami, czytane w kolejności od 1 do 38 dadzą dodatkowe hasło.

Opracował: RYSZARD CHOTKIEWICZ

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 13. VI. br., zostaną rozlosowane nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej. Rozwiązania prosimy przesyłać pod adresem redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8 **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach,** z dopiskiem „Krzyżówka Lotnicza".

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
A		13	26	1		28		B	4	22	h	9	33
B	2	■	■	31	■	■		■	■	■	■	■	
C		■	■	■	■	■	21	8	■	■	■	■	
D		7	■	6	■	■		■	■	27	■	14	
E		■	■	■	■	■	■	■	30	■	■	■	
F		■	20	■	38	■	■	■	17	■	■	■	
G	■	■	5	■	■	■	■	23	■	■	■	■	
H	3	■	■	■	■	■	37	■	■	■	16	■	19
I	12	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
J	11	29	■	18	■	■	■	■	■	36	■	35	
K	15	■	■	■	■	■	10	■	■	■	■	■	32
L		■	■	31	■	■	■	■	■	■	■	■	
M		■	■	24	■	■	■	25	■	■	■	■	

CZYTELNIK PROTESTUJE

Jeden z najmłodszych naszych Czytelników, uczeń szkoły podstawowej **Adam Woźniak z Wrocławia,** nadesłał do nas list następującej treści: „Droga Redakcjo! Interesuję się trochę lotnictwem. Zbieram fotografie samolotów z II wojny światowej. W jednym z ostatnich numerów „Swiata Młodych" znalazłem rysunek dziwnych samolotów. Samoloty te nie są podobne do tych, które walczyły w „Bitwie o Anglię". Ten niemiecki jest trochę podobny do „Junkersa", tylko dlaczego ma taki spiczasty przód kadłuba?

Obydwa samoloty mają źle umieszczone, albo złe znaki przynależności państwowej. Niemiecki ma na skrzydłach zamiast krzyży swastyki, a angielski ma na ogonie polską szachownicę. Taki rysunek to jest dobry, ale dla przedszkolaków".

Nasz młody Czytelnik ma niewątpliwie rację. Wniosek jest jeden — nawet najmłodszego Czytelnika traktować trzeba poważnie.

Niefortunny rysunek opisywany przez Adama Woźniaka z Wrocławia.

KOBIETA A ZAWÓD PILOTA

H.N. Krosno. W zasadzie na anonimy nie odpowiadamy Czyniąc wyjątkowo wyłom w tej regule informujemy, że obecnie nie przyjmuje się kobiet do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Nie ma też kobiet latających w charakterze pilota w PLL LOT. Podstawowe szkolenie na szybowcach można rozpocząć w miejscowym aeroklubie.

KANDYDATKA NA STEWARDESSĘ

Wiesława Woźniak — Kąty, pow. Sochaczew. Nie ma w Polsce szkoły stewardess lotniczych. PLL LOT — Warszawa, ul. Grójecka 17 co pewien czas organizuje wewnętrzne kursy dla kandydatek na „latające gospodynie", w zależności od swego zapotrzebowania na ten rodzaj personelu lotniczego.

A oto niektóre z podstawowych wymagań, jakim odpowiadać musi kandydatka na stewardessę: świadectwo dojrzałości, znajomość języka rosyjskiego i zachodnioeuropejskiego (niemiecki, francuski lub angielski), doskonałe zdrowie, odpowiednia prezencja, wiek 18 lat.

CENTRUM SZYBOWCOWE

W CS Leszno odbyły się egzaminy kontrolne dla zawodowych instruktorów szkół i aeroklubów. W ciągu 18 dni (trzy turnusy) komisja przeegzaminowała 49 instruktorów. Egzaminy obejmowały pełen zakres wiadomości teoretycznych (16 przedmiotów) oraz sprawdzenie w lotach bez widoczności ziemi na samolotach i szybowcach.

Przy okazji instruktorów przeszkolono w zakresie budowy i eksploatacji radiostacji oraz korespondencji radiowej.

W dniu 26.04.1965 r. na lotnisku CS w Lesznie inż. Stanisław Skrzydlewski dokonał oblotu nowego polskiego szybowca wyczynowego „Zefir-3".

Feliks Glapka

WŁOCŁAWEK

AEROKLUB Włocławski rozpoczął oficjalną działalność wyszkoleniową na nowym lotnisku Kruszyn k. Włocławka. Otwarcia sezonu dokonano w obecności ludności miasta i powiatu włocławskiego, która przybyła w tym dniu na lotnisko w liczbie około 4,5 tysiąca osób. Dużym zainteresowaniem cieszyły się loty szybowcowe, samolotowe, skoki spadochronowe oraz pokaz modeli w locie.

W uroczystościach otwarcia sezonu lotniczego wzięli udział przedstawiciele Komitetu Miejskiego PZPR z sekretarzem propagandy Julianem Guzowskim oraz przewodniczący PMRN Wojciech Kubiak. Na zakończenie imprezy wykonano szereg lotów propagandowych dla przodowników pracy z zakładów przemysłowych Włocławka. Impreza przyniosła dochód w wysokości 10 tysięcy złotych.

Następnego dnia piloci Aeroklubu Włocławskiego Jerzy Kwieciński i Tadeusz Mikołajczyk dokonali przelotów po trasie trójkąta 320 km (Kruszyn — Poznań — Bydgoszcz — Kruszyn), które w rezultacie przyniosły aeroklubowi dwa pierwsze w roku bieżącym diamenty.

Andrzej Męczyński

GDAŃSK

ZWYCIĘZCY tegorocznego, ogólnopolskiego teleturnieju pt. „Gwiazdy czekają na nas" — uczniowie III Liceum Ogólnokształcącego w Gdańsku-Wrzeszczu — Andrzej Manna i Tadeusz Skwarek oraz ich rodzice i wychowawcy spotkali się z Prezydium Zarządu Aeroklubu Gdańskiego. Podkreślono wyjątkowo dodatni wpływ tego rodzaju imprez na całą młodzież szkoły, która razem z walczącymi kolegami przeżywa ich zmagania. Wychowawcy pozytywnie ocenili przygotowania i opiekę aeroklubu nad uczniami sprawowaną przez instruktora Zdzisława Kwiczalę, który w znacznym stopniu przyczynił się do zwycięstwa swych podopiecznych.

Antoni Matheus

PROSIMY O POPRAWIENIE

W „SP" nr 20/1965 r. w artykule „Coraz prędzej?" (str. 9) zostały zamienione miejscami wykresy z rys. 2 i 3. Podpisy do tych rysunków są właściwe.

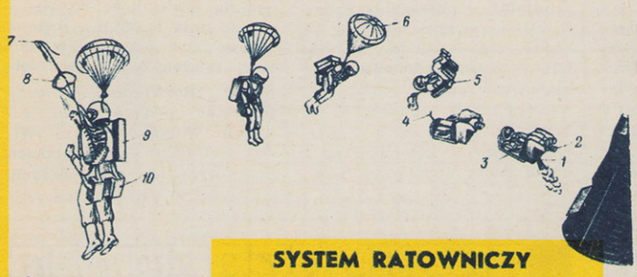
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 4014 E-35

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



SYSTEM RATOWNICZY

Tak wyglądają poszczególne fazy skoku w systemie przymusowego opuszczania przez kosmonautów amerykańskiego 2-miejscowego statku kosmicznego „Gemini". Jak dotąd nie było potrzeby użycia tego systemu. Każdy z kosmonautów posiadał oddzielny fotel wyrzucany. Były one ustawione obok siebie pod kątem 24 stopni i równocześnie odpalane w razie potrzeby. Dalej skok przebiegał, jak na rysunku: 1 — przyspieszacz rakietowy, 2 — urządzenie oddzielające astronautę od fotela, 3 — uprząż spadochronu hamującego, 4 — linka spadochronu hamującego, 5 — oddzielająca się ścianka plecowa z głównym spadochronem, 6 — spadochron hamujący, 7 — mikrorakieta spadochronu wyciągającego, 8 — spadochron wyciągający, 9 — zasobnik z wyposażeniem indywidualnym, 10 — poduszka z zapasem tlenu, 11 — spadochron główny.

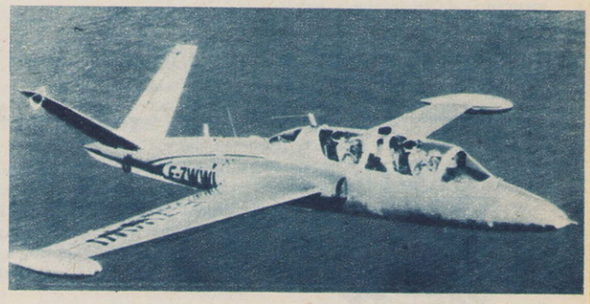
FOTEL GAGARINA

Fotel wyrzucany statku kosmicznego „Wostok" pokazany ostatnia na wystawie osiągnięć gospodarczych ZSRR w Moskwie.

CO NOWEGO LATA?

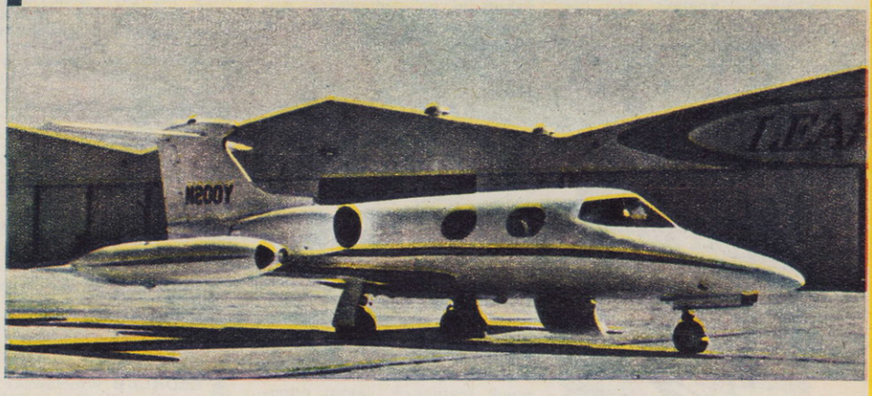
Anton Cvetkowić z aeroklubu w Zagrzebiu (Jugosławia) zbudował 1-miejscowy samolot amatorski CA-161 wyposażony w silnik Continental o mocy 65 KM. W próbach znajduje się też wersja 2-miejscowa tego udanego samolotu.

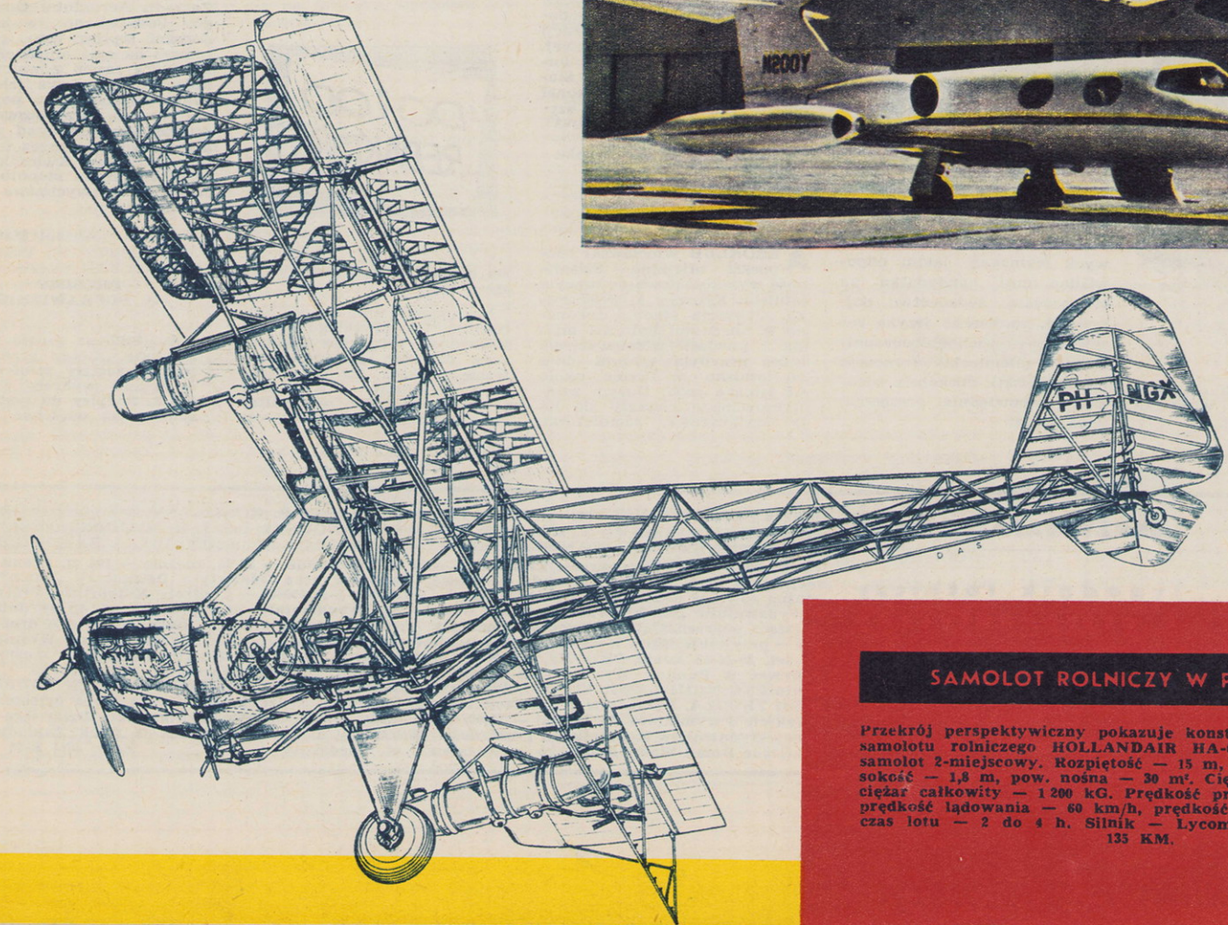
CM-173 „Super Magister", występujący pod oznaczeniem Potez P-94 A, jest najnowszą wersją tego znanego od lat francuskiego odrzutowca szkolno-treningowego. 2 silniki turboodrzutowe „Marbore—VI" o ciągu 480 kG każdy. Wersja seryjna tego samolotu (P-94B) ma być wyposażona w silniki o ciągu 530 kG. Prędkość max. na wys. 9 000 m — 780 km/h, prędkość wznoszenia 17,5 m/sek, pułap — 12 200 m, rozbieg — 550 m, zasięg — 1 600 km. Uzbrojenie: 1 k. masz. 12,7 mm lub bomby rakiety. P-94 A będzie pokazany na tegorocznym salonie lotniczym w Paryżu.



Najnowsza wersja szwajcarskiego samolotu uniwersalnego Pilatus „Turbo-Porter" PC-5B-H-2 z silnikiem turbośmigłowym Pratt-Whitney PT-6A. „Turbo-Porter" ma przy pełnym obciążeniu rozbieg — 130 m, dobieg — 60 m, czas wznoszenia na 5 000 m — 14 min., pułap — 8 500 m i może lecieć ponad 4 h z prędkością przelotową 250 km/h. Zachowuje pełną sterowność do prędkości 65 km/h.

„Lear-Jet-23", to nowy 6-miejscowy odrzutowiec dyspozycyjny USA. Rozpiętość — 12,9 m, długość — 10,7 m, ciężar max. — 5 625 kG, 2 silniki turboodrzutowe CJ 610-1 o ciągu 1 283 kG każdy, umieszczone w tylnej części kadłuba. Prędkość max. — 792 km/h, max. prędkość nurkowania — 872 km/h, zasięg — 2 600 km.





SAMOLOT ROLNICZY W PRZEKROJU

Przekrój perspektywiczny pokazuje konstrukcję holenderskiego samolotu rolniczego HOLLANDAIR HA-001 „LIBEL". Jest to samolot 2-miejscowy. Rozpiętość — 15 m, długość — 8,4 m, wysokość — 1,8 m, pow. nośna — 30 m². Ciężar własny — 500 kG, ciężar całkowity — 1 200 kG. Prędkość przelotowa — 150 km/h, prędkość lądowania — 60 km/h, prędkość wznoszenia 6 m/sek., czas lotu — 2 do 4 h. Silnik — Lycoming 0-290 D-2 o mocy 135 KM.

POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

NR 41 ● CZERWIEC 1965 R.

TARGOWY EGZAMIN

DOROCZNE, tradycyjne Międzynarodowe Targi Poznańskie mają już na całym świecie ustaloną markę, są niezwykle cenione wśród handlowców wszystkich kontynentów, którzy widzą w nich znakomitą okazję do zawierania korzystnych kontaktów handlowych z Polską i innymi krajami socjalistycznymi, a także między sobą.

Przez 15 czerwcowych dni Poznań staje się stolicą światowego handlu. Zjeżdżają tu kupcy, przemysłowcy, przedstawiciele wielkich firm i central handlu zagranicznego, dziennikarze z prasy fachowej oraz najważniejszych dzienników i agencji. Większość z nich przybywa do Polski samolotami, by w Warszawie przesiąść się na linię do Poznania. Tak więc i tym razem przed personelem latającym i naziemnym LOT-u, przed naszymi reprezentantami zagranicznymi stanęły do spełnienia niezwykle ważne obowiązki — zabezpieczenia szybkiej i wygodnej komunikacji, zwłaszcza z krajów Europy Zachodniej oraz z Kairu, Pragi i Moskwy — które mają połączenia z pozostałymi kontynentami. Ważną służbę pełnić będzie także personel obsługujący linię Warszawa — Poznań — Warszawa. Od regularności lotów zależeć będzie bowiem utrzymanie więzi z dalszymi zagranicznymi połączeniami LOT-u i innych towarzystw lotniczych.

Wszystko wskazuje na to, że tegoroczna obsługa lotnicza międzynarodowych Targów Poznańskich będzie szczególnie trudna. Spodziewany jest bowiem znacznie większy napływ zagranicznych gości do naszego kraju i Poznania. Tegoroczne XXXIV MPT są bowiem imprezą rekordową. Weźmie w nich udział 60 państw z pięciu kontynentów. Jest to największa ilość wystawców w historii Targów. Podobnie rekordem jest to, że aż 41 państw wystąpi z kolektywną ekspozycją. Ogółem na 60 tysiącach metrów kwadratowych 25 krajów reprezentuje Europę, po 12 — obie Ameryki i Azję, 9 — Afrykę oraz 2 — Australię i Oceanię.

Już od kilku tygodni przylatują do Poznania przez Warszawę członkowie ekip technicznych. Tuż przed 13 czerwca, dniem otwarcia Targów, komunikacja z Poznaniem sięgnie szczytu. Pracownicy LOT-u mają już jednak w tej dziedzinie bogate doświadczenie. Zadanie zostanie niewątpliwie jak najlepiej wykonane.

ЯРМАРКА — ОЧЕРЕДНАЯ ЗАДАЧА

ПРОВОДИМАЯ ежегодно и ставшая уже доброй традицией Международная Познанская ярмарка пользуется во всем мире заслуженной славой. Ярмарку очень высоко ценят представители деловых кругов всех континентов, видя в ней великолепную возможность заключать выгодные торговые сделки с Польшей и другими социалистическими странами, а также между собой.

В течение 15-ти июньских дней Познань выполняет роль столицы мировой торговли. Сюда съезжаются коммерсанты, промышленники, представители крупнейших фирм и внешнеторговых организаций, журналисты всех крупнейших издательств — представители не только специалистической, но и наиболее распространенной печати. Большинство из них прибывает в Польшу самолетами, и в Варшаве пересаживается на самолеты, отлетающие в Познань. Таким образом и на этот раз перед наземным и летним составом ЛОТа, перед нашими зарубежными представителями встали очередные, весьма важные задачи: обеспечить быстрое и удобное сообщение, особенно из стран западной Европы, а также из Каира, Праги и Москвы, т. е. городов, имеющих воздушную связь с другими континентами. На почетную вахту встает персонал, обслуживающий линию Варшава — Познань Варшава. От регулярности полетов на этой линии будет зависеть поддержание связи с дальними заграничными линиями ЛОТа и других авиационных кампаний.

Есть все основания предполагать, что в текущем году обслуживание воздушного сообщения для Международной Познанской ярмарки будет особенно трудным. Предполагается приезд в нашу страну и в Познань значительно большего количества зарубежных гостей, чем в минувшие годы. XXXIV МПЯ — рекордное мероприятие: в ярмарке примет участие 60 государств с пяти континентов. Это — самое большое количество экспонентов за всю историю ярмарки. А вот и второй рекорд: 41 государство выступит с коллективной экспозицией. На 60 000 квадратных метров выставочной площади свои товары будут предлагать 25 стран Европы, 12 стран Северной и Южной Америки, 12 стран Азии, 9 стран Африки и 2 страны Австралии и Океании.

В течение последних недель непрерывно через Варшаву в Познань следуют работники групп технического обслуживания. Дни «пик» ожидаются непосредственно перед 13 июня — днем открытия ярмарки. Этот день не застигнет сотрудников ЛОТа врасплох: у них огромный опыт, очередная ответственная задача будет успешно выполнена.

FAIR'S EXAMINATION

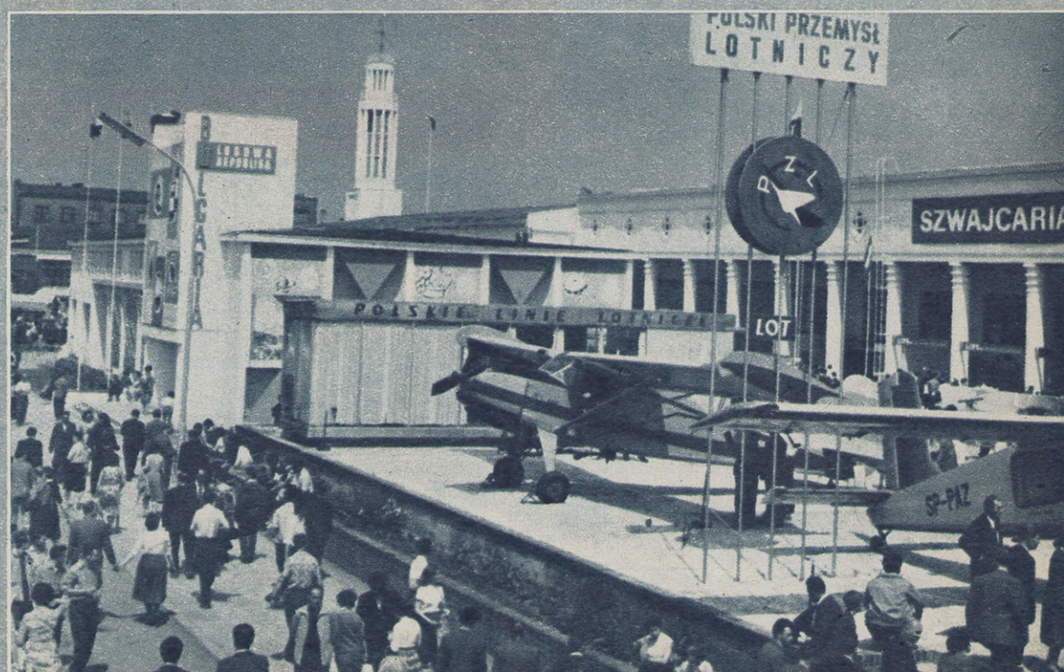
THE traditional International Trade Fair held in Poznań every year, has already a good mark all over the world. Traders from all the continents are well aware that the Poznań Trade Fair gives them a good chance to sign advantageous commercial contracts not only with Poland and other Socialistic Countries, but between themselves as well.

Every year in June, form 15 days, Poznań becomes the worldwide capital of commerce. Traders, business men, manufactures, representatives of big Companies and Foreign Commercial Houses, journalists attached to Trade, News and Agents Editors, they all come to Poznań at this time of the year. Most of them travel to Poland by air transfer at the Warsaw Airport to Poznań. The flight and ground personnel of Polish Airlines „LOT" and all their foreign representatives are ready to meet the demands of the numerous visitors and to secure them a swift and comfortable journey. This applies mainly to the transfer points in Western Europe and at Cairo, Prague and Moscow, which link Europe with the rest of the continent. Apart of it LOT's personnel will be responsible for regular flights from Warsaw to Poznań and vice wersa, which will be an important task, as they must secure good connections with many other Airlines.

It seems that during the coming Poznań International Trade Fair, LOT will have to overcome a difficult time. A lot of foreign visitors are expected in Poznań. Sixty countries from the 5 continents will take part in the XXXIV International Trade Fair which is some sort of a record, as never yet so many participants were listed. 41 of the 60 countries will come out with a collective exposition. On the 60.000 square meters 25 countries will represent Europe, 12 — North and South America and Asia, 9 — Africa and 2 — Australia and Oceania.

Groups of technicians arrive already to Poznań via Warsaw. Just before the 13 th of June, the opening day of the Fair, the communication with Poznań will reach its peak. However LOT's personnel and the task will be certainly achieved.

Stoisko Polskich Linii Lotniczych LOT na Międzynarodowych Targach Poznańskich. Tu można uzyskać potrzebne informacje, zamówić miejsce w samolocie.



Podróż pociągiem pospiesznym trwa blisko dwie doby, samolotem tylko 4 godziny 15 minut. Trudno się więc dziwić, że linie LOTu do Sofii przez Bukareszt lub Budapeszt cieszą się coraz większym powodzeniem wśród turystów i urlopowiczów. Dziewięć dogodnych połączeń w tygodniu — niektóre wiązane liniami CSA (z Budapesztu leci się wtedy odrzutowcem Tu-124), Malevu, Tabso i Interflugu — umożliwia szybkie przeniesienie się do stolicy Bułgarii i dalej lokalnymi liniami do Warny lub nad Słoneczne Wybrzeże.

Podobnym powodzeniem cieszą się także linie do Bukaresztu — dziewięć połączeń tygodniowo, w tym dwa bezpośrednie samolotami LOTu Il-18. Czas przelotu z Warszawy do Bukaresztu wynosi tylko 3 godziny 15 minut. A potem już tylko przysłowiowe „dwa kroki" do Mamai i Konstancy.

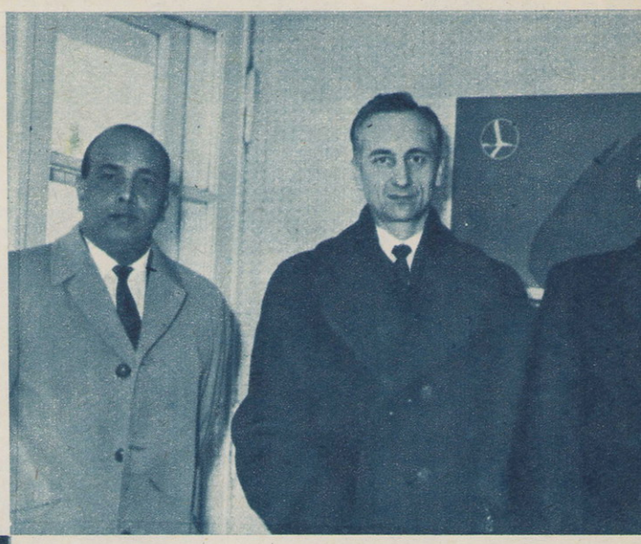
Trzecim kierunkiem urlopowych wojaży z Polski na południe Europy jest połączenie z Belgradem i Zagrzebiem. Do stolicy Jugosławii mamy pięć lotów tygodniowo, w tym dwa jugosłowiańską „Caravellą". Stąd najbliższa droga do Skopje i nad macedońskie jezioro Ohrid lub przez Sarajewo do Dubrownika. Połączenie z Zagrzebiem (raz w tygodniu) ułatwia dostanie się do Lubiany, w Alpy Julijskie, nad jezioro Bled i Bohinj, na adriatycki półwysep Istra, do grot w Postojnej, do Rijeki, Opatiji i Puli. Czas przelotu do Zabrzebia tylko 2 godziny, do Belgradu — 4 godziny 25 minut, z 45-minutowym odpoczynkiem w Budapeszcie.

Szczególną rolę w połączeniach z krajami południowej Europy odgrywają bezpośrednie przeloty grup turystycznych z Warszawy m. in. do Warny i do Dubrownika. W drodze powrotnej samoloty te zabierają uczestników poprzednich turnusów wypoczynkowych, powracających do Warszawy. Szybko, bez zmęczenia, wygodnie, podróżni pokonują odległość około półtora tysiąca kilometrów. Stąd coraz większym powodzeniem u urlopowiczów cieszy się opinia, że najlepszy urlop zepsuje długa i męcząca podróż, a tylko samolot może ją przyspieszyć.

Na zdjęciach od lewej: zabytkowa cerkiewka w Sofii, centralny plac w stolicy Bułgarii, Złote Piaski, Alpy Julijskie w Jugosławii, jeziora Plitvickie, kaktusy w Dubrowniku.

SAMOLOTAMI LOTU NA URLOP • SAMOLOTAMI LOTU NA URLOP •

GOŚCIE Z „AIR INDIA" W WARSZAWIE



W Warszawie przebywali ostatnio wysocy przedstawiciele Indyjskich Linii Lotniczych „Air India" — wiceprezes i generalny dyrektor „Air India" pan B. R. Patel, dyrektor na Europę pan G. Bertoli oraz dyrektor na Europę wschodnią i Austrię pan K. K. Menon.

Celem tej wizyty było dalsze kontynuowanie rozmów w sprawie współpracy między PLL LOT a „Air India": Po zakończeniu obrad goście zwiedzili stolicę, miejsce urodzin Fryderyka Chopina w Żelazowej Woli oraz okolice Warszawy.

Na zdjęciu wyżej (stoją od lewej): dyrektor „Air India" na Europę wschodnią i Austrię pan K. K. Menon, przedstawiciel dyrekcji PLL LOT pan dr Marek Żylicz, generalny dyrektor „Air India" pan B. R. Patel, reprezentant „Air India" na Polskę pan Stefan Rochowicz, dyrektor „Air India" na Europę pan G. Bertoli.

Na zdjęciu z lewej: Pan G. Bertoli wpisuje się do księgi pamiątkowej w Żelazowej Woli.

LATAJĄCE KONIE

Nie mają wprawdzie skrzydeł, a wkrótce uniosą się w powietrze, by w ciągu kilkudziesięciu minut znaleźć się w dalekim kraju Europy Zachodniej. Nasze konie ze stadnin państwowych cieszą się światową sławą, otrzymujemy za nie tak zwane grube dewizy. Konie na warszawskim lotnisku Okęcie nie są więc szczególnymi i rzadkimi gośćmi. Oto kilka z nich przed wejściem na pokład samolotu.

Z ROZKŁADEM W RĘKU

Planując letnie urlopy w kraju i za granicą, warto wcześniej zaopatrzyć się w nowe, letnie rozkłady lotów. Liczne i dogodne połączenia umożliwiają szybkie przeniesienie się z dusznych miast w najpiękniejsze rejony Polski — w góry i nad Bałtyk oraz z Warszawy nad Morze Czarne, Śródziemne i Adriatyk.

Pamiętajcie! Tylko podróż samolotem LOTu umożliwi Wam beztroskie spędzenie urlopów i nie męczący powrót do domu.

SAMOLOTAMI LOTU NA URLOP • SAM

Z DNIA TRANSPORTOWCA I DROGOWCA

Zgodnie z zapowiedzią, zamieszczamy dziś kilka zdjęć z uroczyście obchodzonego Dnia Transportowca i Drogowca. Również i załoga Polskich Linii Lotniczych LOT godnie uczciła swoje święto.

Z okazji Dnia Transportowca i Drogowca jedenastu pracowników LOT-u zostało odznaczonych wysokimi orderami państwowymi. Na zdjęciu dyrektor naczelny PLL LOT inż. Jan Zwierzyński składa gratulacje odznaczonemu Złotym Krzyżem Zasługi Henrykowi Kowaczkowi, który pełni w „Locie" funkcję brygadzisty mechanika i jest specjalistą w dziedzinie przyrządów pokładowych.

W Święto Dziecka

„Najbardziej lubię, gdy na pokładzie są dzieci — powiedziała nam jedna ze stewardess LOTu. — mam wtedy trochę więcej roboty, bo dzieci wymagają specjalnej opieki, ale za to ile radości..." Podobnie mówią na ten temat i inne nasze stewardessy. Dziecko na pokładzie komunikacyjnych samolotów jest coraz częstszym gościem. Zdarza się także, że kilkuletni chłopiec lub dziewczynka udają się samotnie w daleką podróż do obcych krajów. Roztacza się wtedy nad nimi troskliwa opieka ludzi w rozmaitych mundurach lotniczych.

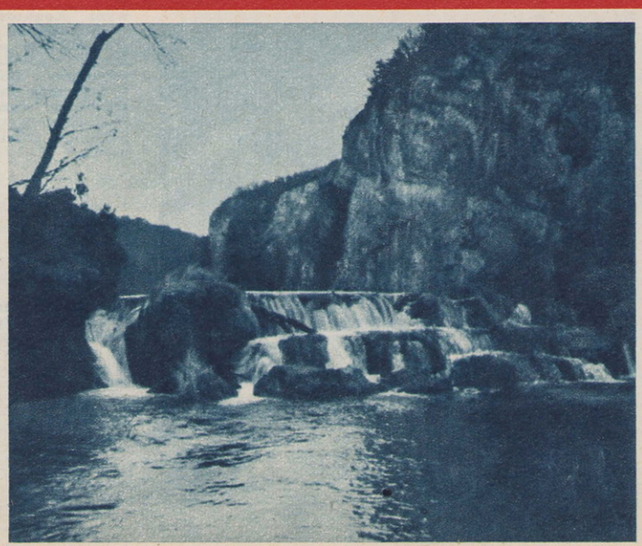
Z okazji Międzynarodowego Święta Dziecka życzymy naszym miłym, najmłodszym pasażerom, aby w czasie ich podróży zawsze świeciło słońce, aby dobrze było widać z góry ziemię i aby w naszych samolotach było więcej ciekawych zabawek. Na zdjęciu: Jeszcze tylko dwa stopnie i... Warszawa. Pani stewardessa była bardzo miła, a tam za barierką czeka stęskniona mama.

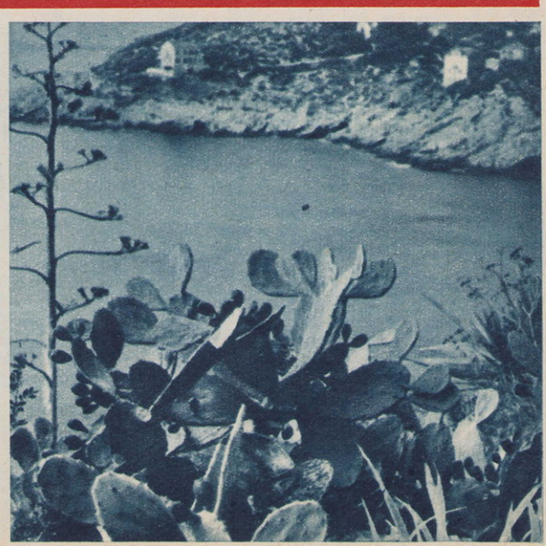
Mechanik pokładowy LOT-u, Jan Esser, odznaczony został Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Na zdjęciu widzimy go wraz z małżonką.

Kwiaty dla reprezentacyjnej orkiestry Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców. Gratulacje i życzenia dalszego rozwoju składa nasza stewardessa, Alicja Gerwat.

W kuluarach Sali Kongresowej czynny był punkt informacyjny LOT-u, zorganizowany przez Dział Reklamy i Wydawnictw. Można tu było otrzymać interesujące prospekty reklamowe, a także na kartkach pocztowych z naszymi samolotami okolicznościowy stempel, który stał się prawdziwą gratką dla filatelistów.

SAMOLOTAMI LOTU NA URLOP • SAMOLOTAMI LOTU NA URLOP •





NASZE STEWARDESSY

WĘGIERSCY pasażerowie, wsiadając na pokład polskiego samolotu w Budapeszcie byli zaskoczeni. Miła, czarnowłosa stewardessa powitała ich w ich ojczystym języku, a potem dalej prowadziła z nimi rozmowy. Byli zaskoczeni. Rzadko się bowiem zdarza, aby ktoś tak dobrze opanował węgierski. Tradycyjni bratankowie „i do bitki i do szklanki" wolą więc korzystać z pośrednictwa innych, europejskich języków. A tu taka niespodzianka — młoda, uśmiechnięta dziewczyna w mundurku stewardessy LOTu biegle mówi po węgiersku.

— Moi pasażerowie myślą najczęściej, że jestem rodowitą Węgierką — śmieje się pani Krystyna Herein — i długo muszę ich przekonywać, że się mylą. Sprawia mi to — muszę to nieskromnie przyznać — wiele miłej satysfakcji, że tak dobrze udało mi się opanować ten trudny język. Nie ma w tym żadnej tajemnicy — po prostu przed kilkoma laty, gdy jeszcze uczyłam się w szkole hotelarskiej, poznałam przystojnego Węgra, a potem wyszłam za niego za mąż. Oboje postanowiliśmy, że on nauczy się dobrze mówić po polsku, a ja po węgiersku. I oboje słowa dotrzymaliśmy.

Pani Krystyna pracuje w Locie od trzech lat. Trafiła do nas niemal z przypadku. Jej koleżanka starała się o przyjęcie, brała udział w eliminacjach i niemal w ostatniej chwili pokonała ją trema — zrezygnowała. Pani Krystyna zgłosiła się więc do LOTu, a że ukończyła szkołę hotelarską — bez trudu złożyła wszystkie wymagane egzaminy. Przyszły potem pierwsze loty i nowo upieczona stewardessa spostrzegła nagle, że trafiła do swego żywiołu.

— Nie wyobrażam sobie dzisiaj, po trzech latach pracy, innego zawodu. Odpowiada mi on pod każdym względem, lubię ruchliwe zajęcie, nie zniosłabym siedzenia za biurkiem.

— Prosimy o jakieś przyjemne wspomnienie.

— Akurat w dzień swoich imienin, 13 marca, leciałam do Paryża. Pasażerowie złożyli mi na pokładzie życzenia, a w Paryżu na lotnisku kupili dwie piękne róże. Wzruszyli mnie bardzo swoją życzliwością.

— A zabawne przeżycie?

— Leciał raz ze mną mistrz świata w judo. No, wie pan, ten Holender. Traktowałam go jak każdego zwykłego pasażera. Nie mógł tego znieść — puszył się, robił wszystko, abym zwróciła na niego uwagę. Wreszcie wezwał do siebie swego trenera, który zwrócił się do mnie ze słowami: „Czy pani wie, że to jest sam mistrz świata w judo?" Odpowiedziałam, że wiem, że jest mi bardzo miło i że będę szczęśliwa, jeśli mi da swój autograf. Był wreszcie zadowolony...

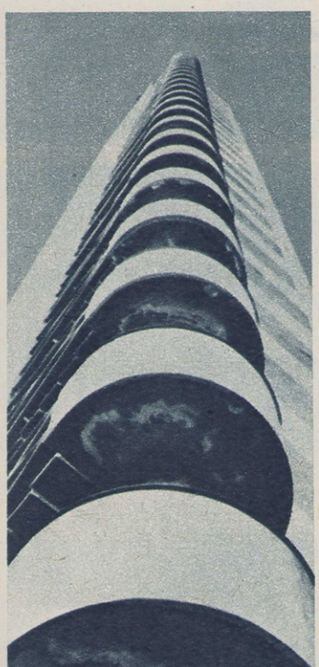
— Czy proszono panią o spełnienie jakiegoś dziwnego życzenia?

— Tak. Lecieliśmy Iłem-18 i na wysokości 6 tysięcy metrów jeden z pasażerów poprosił, aby otworzyć okno. Z trudem mu wytłumaczyłam, że to niemożliwe.

— Jakich pasażerów pani najbardziej lubi?

— Wszystkich, bo każdy z nich jest na swój sposób jakiś inny. Ale jeśli mam ocenić, to muszę stwierdzić, że cudzoziemcy są bardziej zdyscyplinowani, nie trzeba im przypominać o zapinaniu pasów, czekają, póki samolot nie zatrzyma się na płycie. Polacy niestety bardziej się spieszą i są bardziej kapryśni od zagranicznych pasażerów, z których przecież wielu korzysta z największych linii lotniczych świata.

KRONIKA · LOT · KRONIKA · LOT · KRONIKA · LOT · KRONIKA · LOT · KRONIKA



Ostatnio bawili w Warszawie członkowie kierownictwa oddziału Bułgarskich Linii Lotniczych „Tabso" w Warnie. Celem ich wizyty było omówienie z Dyrekcją PLL LOT sprawy przewozu turystów z Warszawy do Warny w zbliżającym się sezonie letnim. Przy okazji bułgarscy goście zwiedzili Warszawę. Na zdjęciu od lewej panowie: Christo Dukow, Christo Georciew, przedstawiciel PLL LOT — Tadeusz Zembrzuski oraz Gajan Łazarow w Parku Łazienkowskim.

NA TRASIE HELSINKI

Jak już zapowiadaliśmy, 3 lipca odbędzie się inauguracyjny lot z Warszawy do Helsinek. Rejsy samolotami typu „Viscount" odbywać się będą raz w tygodniu, w soboty. Odlot z Warszawy o godzinie 8 rano, przylot do Sztokholmu o godzinie 10 minut 50, odlot o godzinie 11 minut 40, przylot do Helsinek o godzinie 14. Czas podróży został więc znacznie skrócony, bez potrzeby lotu dalszą drogą przez Kopenhagę.

Z powrotem tego samego dnia start z Helsinek o godzinie 15 minut 20, przylot do Sztokholmu o godzinie 15 minut 45, start o godzinie 16 minut 30, przylot do Warszawy o godzinie 19 minut 20. Uwaga, są to czasy lokalne, stąd pozorne dysproporcje w czasie przelotów.

Na zdjęciu: Imponująca wieża widokowa na słynnym olimpijskim stadionie w Helsinkach.

ZDOBYLI WIEDZĘ I PRZYJAŹŃ

Z lotniska Okęcie odleciała ostatnio grupa młodych Algierczyków, mechaników lotniczych, którzy przebywali przez półtora roku w Polskich Liniach Lotniczych LOT. W ciągu tego okresu zostali oni wyszkoleni przez naszych fachowców w technicznej obsłudze samolotów Il-18 i Il-14.

Opiekunem grupy był z ramienia LOT-u p. Przemysław Weiss. Zaskarbił on sobie wielką sympatię ze strony algierskich gości. Na pożegnanie jeden z nich powiedział: „Zdobyliśmy tu nie tylko cenną wiedzę, ale również drogą nam przyjaźń. Nigdy o niej nie zapomnimy."

Na zdjęciach prezentujemy wręczanie przez dyrektora, inż. Roberta Słabego, dyplomu ukończenia kursu mechanika lotniczego kol. Mustafie Lebsajranowi oraz ostatnie chwile przed odlotem do Algierii. W środku opiekun grupy p. Przemysław Weiss.

Zdjęcia: M. Kobrzyński (15), J. Woydyłło (7), W. Pawelec (1).

Polskim samolotem udała się z Paryża do Moskwy 37-osobowa grupa turystów francuskich, którzy wzięli udział w pierwszomajowych uroczystościach w stolicy Związku Radzieckiego.

„Pobyt w Warszawie przyniósł mi wiele szczęścia — powiedziała nam na pożegnanie Martha Argerich, zdobywczyni I nagrody w VII Międzynarodowym Konkursie Chopinowskim. — Dlatego też odlatuję polskim samolotem. Chcę być jeszcze choć trochę z wami, w atmosferze polskiej gościnności..."

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: mgr PIOTR GRUDZIŃSKI. Wkładka do numeru 23 (726) z dnia 6 czerwca 1965 r. „Skrzydlatej Polski".

LOT · KRONIKA · LOT · KRONIKA · LOT · KRONIKA · LOT · KRONIKA · LOT · KRONIKA